N° 310. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

NUMERO EXCEPTIONNEL — 28 PAGES
DEUX SUPPLÉMENTS EN COULEURS

18 Août 1904
50 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

LA COURSE DE PARIS A LA MER

... Le "Hotchkiss" en vitesse ...

9, Avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL-PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro - Stations Tuileries, Palais-Royal)
et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES
DEMARIA FRÈRES Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2 Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")
Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

LE CONCOURS DE TOURISME

organisé par

Gladiator

est ouvert à tous

Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à **GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)**

3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems *GLADIATOR* etc.

PRENEZ GARDE, Mlle

vous commencez à grossir, et grosse, vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et vous restera ou redeviendra svelte. — Le 50 dragées est expédié franco par le* LABORA
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-p
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bo*

MOTEURS

pour Motocyclettes et Voitures

TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie

BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

65 ANNÉES DE SUCCÈ

Alcool de Menthe de

RICQLÈS

SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EA
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMA
la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILET
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIE
EXIGER du RICQLÈS
HORS CONCOURS, PARIS 190

FAUTEUILS DUPONT

mûs par la personne assise — à rampes, monté sur ressorts.

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à manivelles. Envoi Fco du Catalogue 423 Fig.

CHASSEURS!!!! DEMANDEZ

TÉLÉPHONE 819-28

380 f.

ARMURIER bte s. g. d. g.
12, Bd Saint-Michel
PARIS

SES FUSILS ÉJECTEURS A 380 Frs
et ses cartouches à poudre pyroxilée M.R.S.T.

Douilles demi cuirassées :		Douilles Saumon :	
QUALITÉ EXTRA	Cal. 12 . 24 fr. Cal. 16 . 22 fr. Cal. 20 . 21 fr	PREMIÈRE QUALITÉ	Cal. 12 19 fr. Cal. 16 17 fr. Cal. 20 15 fr. 50

CHEZ FLOBERT
CATALOGUE FRANCO

COUVEUSE A RÉGULAT

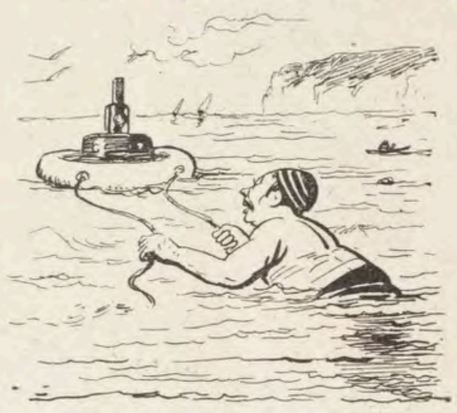
Réussite

Un Mois à l'Essai
et par PAIEMENTS MENSEL

1er Prix : 2 Médailles d'Or
Au Concours pratique de Couveuses et d'Ec
à l'Ecole nle d'agriculture de Rennes.
Œufs, Poussins, Volailles, etc. — Catal. illustré
Elevage St-V. MICHEL-LANGEAIS

La Semaine Comique, par Henriot.

Les nourrices devraient habituer dès la plus tendre enfance leurs nourrissons aux accidents de ballons captifs.



Timide essai de ceinture de sauvetage auto mobile indispensable pour les naufrages et agréable aux bains de mer.

— Comment trouvez-vous le Mont-Blanc?
— Très chic... il me semble que je suis à Versailles dans la galerie des glaces!

— Il vient d'avaler 250 kilomètres, c'est un garçon qui a réellement quelque chose dans le ventre

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres.
Complément indispensable du massage.
Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

le flacon Franco Poste 2f10 contre Mandat Poste
3 flacons Franco Gare 5f ou domicile 5f25

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne, Orléans

MERCEDES PALACE

C.L. CHARLEY — 70, Avenue des Champs-Élysées

MOTOBLO

Simplicité, Solidité,
Sécurité, Visite fa

UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRE
EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. 6.400

102, rue des Vivants, BORDE
239, boulevard Péreire, PAR

AIDE DU CONFÉRENCIER
Service spécial de LOCATION de DIAPOSITIV
pour conférences scientifiques et mondaines
RADIGUET & MASSIOT 13 et 15, boul. d -du-Calvaire,

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, fauh. St-Honoré, Paris

MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRA
"LE ROYAL"
FONDÉE EN
ACIER et VIEIL ARGENT 2
ENVOI A L'ESSAI 10
GARANTIE

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE "LE RO
UNION FRANÇAISE à BESANÇ
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de

PLAQUES CADETT

Nouveautés Photographiques

ÉTABLISSEMENTS POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre PARIS

Le Refroidisseur Loyal

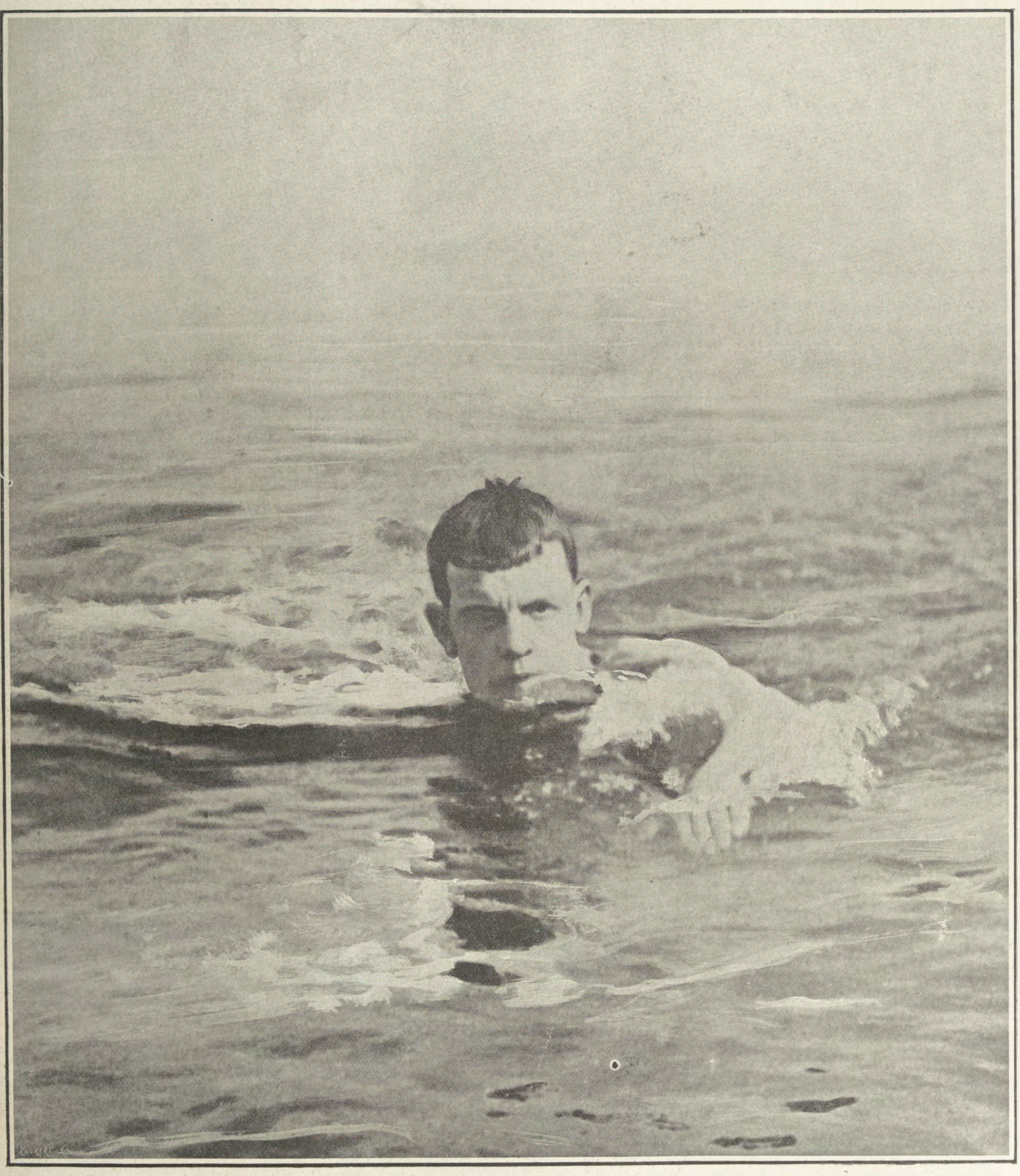
204, Rue St. Maur, Paris

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

18 Août 1904 — N° 310
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (Ier)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.



FORSYTH, GAGNANT DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE NATATION

*Les Championnats du monde de natation, organisés par l'*Auto, *se sont disputés dimanche et lundi derniers dans le bassin de Joinville, devant plus de 20.000 personnes. L'épreuve principale, celle des 500 mètres, est revenue à l'Anglais Forsyth devançant de 20 mètres le Belge Feyaerts. Sa nage puissante et rapide a littéralement émerveillé les spectateurs.* (Voir l'article p. 656.)

LE CHAMPIONNAT DE NATATION

Le départ du Championnat du Monde des 500 m. gagné par Forsyth, en 6 m. 54 s. 3/5.

*C'est à Joinville-le-Pont, à quelques kilomètres de Paris, que pendant deux jours, 14 et 15 août, se sont disputées les épreuves du Championnat du Monde de Natation, organisé par l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques, avec le concours de notre confrère l'*Auto.

Vingt mille personnes assistaient à cet event qui a été la fête de natation la plus parfaite que l'on ait faite en France jusqu'à ce jour.

◆ ◆ ◆

Nager ! nager ! s'en aller, maître de soi, sans crainte aucune, au fil de l'eau qui vous porte et doucement vous soutient, alors que les membres, en mouvements harmonieux, semblent en s'agitant se délasser dans l'onde fraîche, n'est-ce pas là, par trente degrés de chaleur, un plaisir divin ?

Aller plus vite maintenant, demander à ses muscles, en remontant le courant, de forcer l'eau qui résiste et, vainqueur, fendre le flot tel un Triton maître de l'onde, est-il un sport plus joli ?

Et c'est sous cette impression de joli sport que nous ont laissé les merveilleux nageurs qui vinrent à Joinville dimanche. Impression de vitesse : Forsyth, ce nageur incomparable, la révélation de cette année, champion d'Angleterre des 150, 200, 440 et 880 yards ; impression de force, Feyaerts, champion de Belgique, très en progrès et possesseur lui aussi de la double coupe, la nage tout à fait nouvelle qui tel l' " over arm stroke " jadis va encore une fois révolutionner l'entraînement dans la natation. Cette double coupe, Forsyth la possède merveilleusement et son coup de ciseaux doublé des jambes est large et prenant bien l'eau alors que son mouvement de bras et d'épaule est à la fois élégant et puissant. Forsyth n'a jamais été à l'ouvrage en le championnat de 500 mètres ; prenant la tête dès le début, il a, semblant aller sans effort, augmenté sans cesse son avance et c'est par vingt mètres qu'il triompha du champion belge Feyaerts, second devant Vasseur, l'excellent champion français ; Landry, son rival ici ; Herring, anglais ; Grégoire, belge ; Wilgoose et Wiltrinson, anglais, dans l'ordre.

Je passe sur les plongeons qui auraient pu être meilleurs ; nos compatriotes plongent mal, ne savent pas bien plonger, et c'est encore un étranger, le Belge Massard, cependant troisième ou quatrième en son pays, qui se classe ici premier devant Cochu, Serrurier, Viglietti et Tellier.

Ce fut quand même un spectacle amusant pour le public, car trois plongeons divers étaient demandés aux concurrents : le saut simple qui consiste à piquer les mains et les pieds joints, tête en avant ; le saut de l'ange, où le plongeur écarte complètement les bras et qui, bien exécuté, est fort joli, et la suédoise où le nageur part la tête en avant, mais les mains sur la couture du pantalon absent et collées aux cuisses.

Le sauvetage du mannequin, autre épreuve du programme, a montré l'utilité de la natation, et pour sortir ce mannequin, un peu lourd, lâché au fond de l'eau, Meneveux, Mortier, Jolly et Gazaigne ont dû faire de terribles efforts.

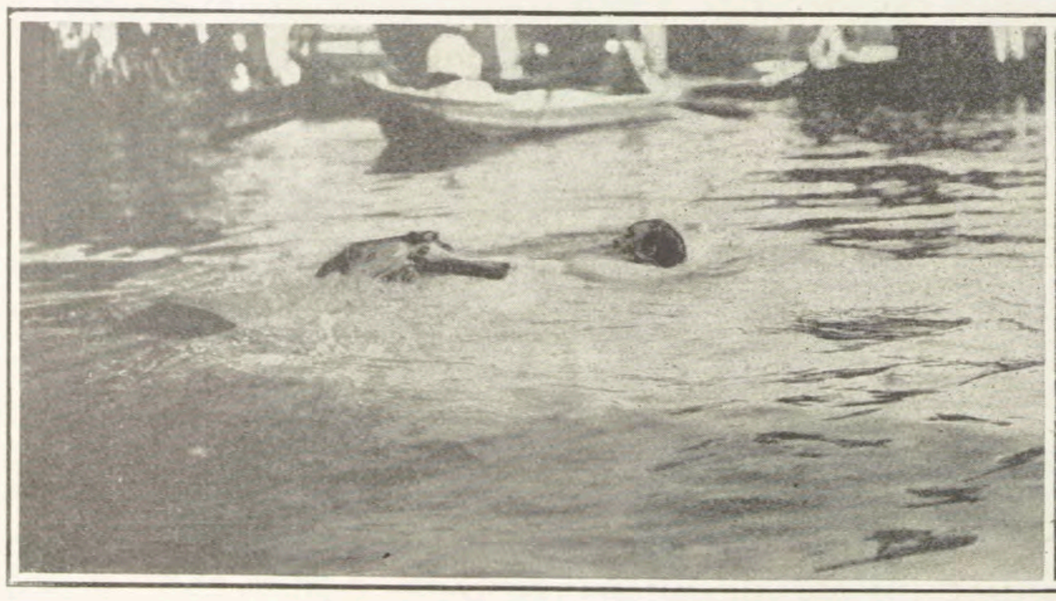
Le handicap fut, le premier jour, la joie des yeux : 150 nageurs aux maillots multicolores s'élancèrent, les uns après les autres, suivant leurs rendements de temps, à la conquête du trophée ; c'est Dongoin (25), suivi de Neel (52) et Riga (39), qui en eut les honneurs.

Le gros attrait a été le water-polo. Le public qui, maintenant, comprend et apprécie ce jeu, a suivi avec grand intérêt les six matches que disputaient, en poule, les quatre équipes suivantes : Hyde Seal Swimming Club, Brussels Swimming Club, Libellule de Paris et Football Club, de Paris ; c'est dans cet ordre que s'établit le classement, après des parties supérieurement disputées.

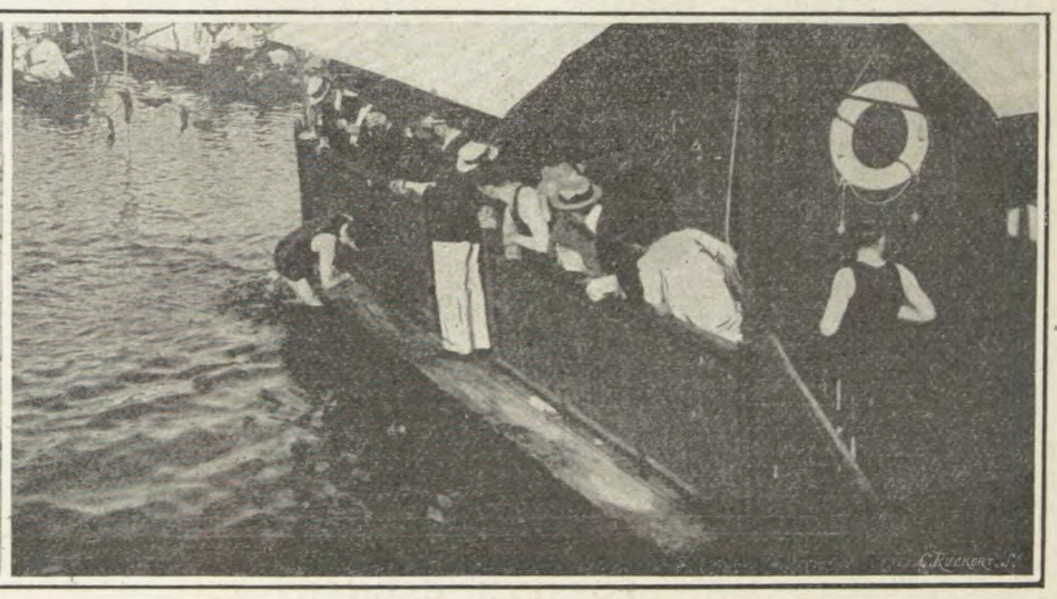
G. Moebs.

Vasseur (français), 3e. Feyaerts (belge), 2e. Forsyth (anglais), 1er.

Les trois premiers du Championnat du Monde de Natation.



Le nageur anglais Burgess, dans le concours de sauvetage au mannequin.



Forsyth, vainqueur du Championnat du Monde de Natation, remonte au ponton des officiels, après sa victoire.

LE CHAMPIONNAT INTERNATIONAL DE WATER-POLO

Ce championnat, qui mettait aux prises les meilleures équipes internationales de water-polo, s'est terminé par la victoire du Hyde Seal Swimming Club. Derrière le club anglais triomphateur, le Brussels Swimming Club s'est classé second; le club français La Libellule, troisième, et le Football Club de Paris, quatrième. Notre photographie a été prise au cours de la rencontre du club anglais avec le Football Club de Paris, rencontre la plus fertile en péripéties et la plus disputée de ce championnat de water polo dont les règles sont sensiblement les mêmes que celles du jeu de football.

Le Meeting

Le meeting deauvillais vient de commencer et très brillamment. Des deux ans de très grande valeur se sont révélés, et le sport a été des plus intéressants ; quant au côté mondain, le pesage de

✣ ✣ ✣

Nos deux grands élevages de pur sang : le haras de Martinvast et celui du Jardy paraissent déjà devoir se disputer cette année les grandes épreuves hippiques. Dans l'article que nous avons consacré aux " deux ans ", nous l'avions laissé pré-

Pendant le Prix Hocquart. — Première journée de Deauville.
Un coin de la tribune des propriétaires et du Cercle de Deauville.

Deauvillais

Deauville c'est celui de Longchamp avec, en plus, le cadre si joli des coteaux normands et la brise de la mer qui adoucit heureusement la température.

✣ ✣ ✣

qualité. Val d'Or rappelle beaucoup Vinicius avec plus d'espèce et bien que deux ans il est déjà cheval. Mais l'écurie déjà si formidable de M. Edmond Blanc ne va-t-elle pas décourager les autres propriétaires ?

Ce doit être pour les deux

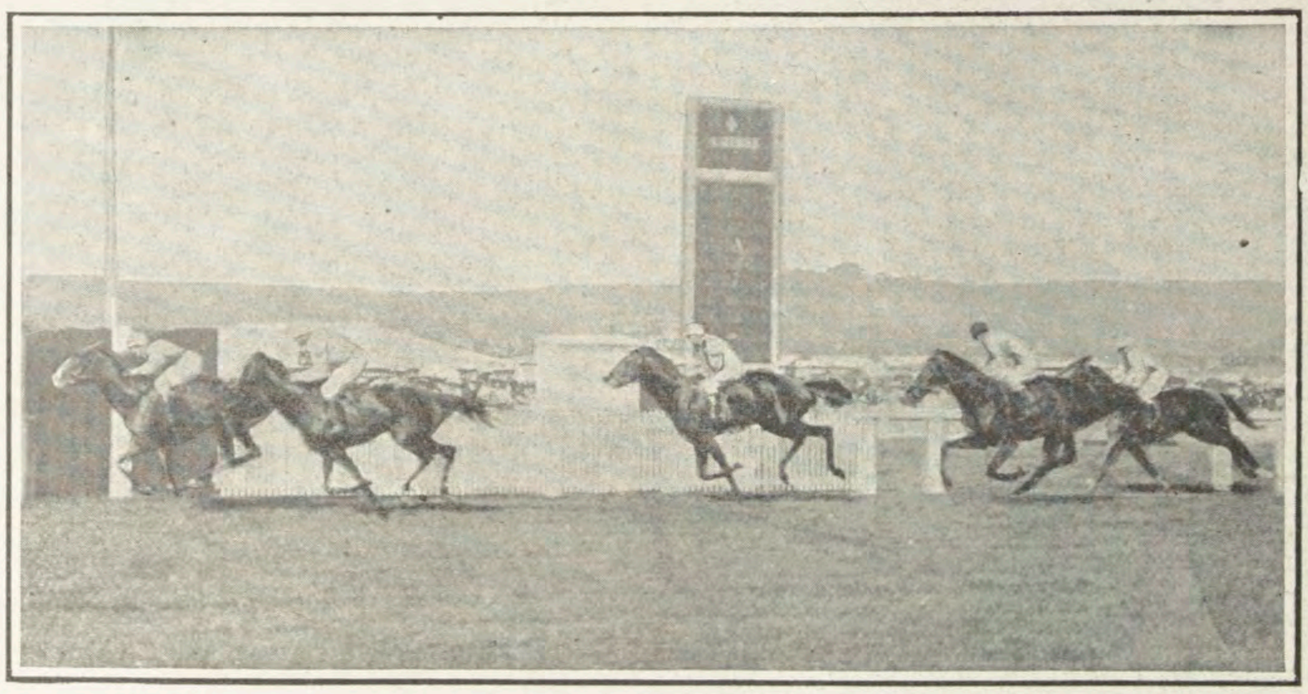
Le vainqueur du Prix Yacowlef (10 000 fr. — 1 000 m.)
Jardy, *m. b., 2 ans, par Flying Fox et Airs and Graces.*
Eleveur et propriétaire, M. Edmond Blanc; entraîneur, Denman; jockey, G. Stern.

Comte de Ganay. Jockey O'Connor.
Comte de Pourtalès. Baron de Schickler.

Les derniers ordres avant le Prix de Honfleur.
Le Prix de Honfleur a été gagné par Cypriote, de l'élevage du baron de Schickler, au comte de Pourtalès et monté par le jockey O'Connor,

La Rentrée du Prix de Honfleur (10 000 fr. — 900 m.).
Cypriote, *pe. grise, 2 ans, par Le Sancy et The Other Eye.*
Eleveur, baron de Schickler; propriétaire, comte de Pourtalès; entraîneur, W. Webb; jockey, O'Connor.

voir, et dès le début du meeting deauvillias, les entraînements de W. Webb et de Denman se sont affirmés. Le Prix de Honfleur et le Prix de Villiers sont revenus à deux gris : Cypriote, une pouliche de Le Sancy et The Other Eye, et Cromwell, un poulain de Le Sancy également et de Graceful Girl, ce dernier un propre frère de Jane Grey, tandis que le Prix Yacowlef et le Prix de Deux-Ans ont été pour Jardy, par Flying Fox et Airs and Graces et Vald'Or, par Flying Fox également et Wandora, demi-frère de Vinicius qui gagna le même Prix de Deux-Ans. Cypriote qui vient de gagner le Prix de Honfleur si facilement, a fait l'admiration de tous. Son allure, en effet, est aisée et souple. Aussi Vald'Or à M. Edmond Blanc, en battant cette fameuse pouliche au comte de Pourtalès, a souligné une fois de plus sa haute



Voltaire. Mlle Pourquoi. Mannequin. San Matteo. Petit Frère.

L'arrivée du Prix Hocquart (18.000 fr. — 2.100 m.).

éleveurs qui sont le baron de Schickler et M. Edmond Blanc une satisfaction très grande de voir triompher à nouveau les produits de ces deux excellents étalons, Le Sancy et le déjà très fameux Flying Fox. Les deux Flying Fox surtout ont fait sensation, tant dans leur silhouette que dans leurs galops ; ils ont battu leurs adversaires en se jouant, et Georges Stern, qui les a montés tous deux, n'a pas eu à leur demander le moindre effort.

Avec de tels représentants, la casaque orange n'a pas fini de triompher.

Que dire des épreuves réservées aux vieux chevaux ? Elles ont été éclipsées par les brillantes victoires des jeunes; du reste, ces épreuves étaient un peu faiblardes pour un meeting comme celui de Deauville, toujours très intéressant.

FRANC PICARD.

WALDECK-ROUSSEAU SPORTSMAN

M. Waldeck-Rousseau, qui vient de mourir, était non seulement un éminent homme d'Etat, mais encore un fervent sportsman. Nous l'avions d'ailleurs présenté comme tel à nos lecteurs dans un article paru dans la Vie au Grand Air *il y a quelques mois. Pratiquant un peu tous les sports : la chasse, la bicyclette, l'automobile, la pêche, l'escrime, Waldeck-Rousseau avait un faible pour le yachting. Tous les ans il s'embarquait pour une longue croisière, et notre photographie représente l'ancien président du Conseil à bord du yacht* Ariane, *au cours d'un de ses derniers voyages en mer, celui de 1902, en Norvège.*

**

BORDEAUX - PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

DATE DE L'ÉPREUVE

Le départ sera donné à Bordeaux le dimanche 9 octobre, dans la matinée

VALEUR DES PRIX

Prix d'honneur : *Titre de Champion du monde de la route.*

3.000 fr. + le prix de la Section, **2.000** fr. = **5.000** fr.

Prime offerte par le Lloyd anglo-français au naisseur du cheval champion de la route (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage). . . . . 200 fr.

1re SECTION (attelée)

1er prix.	**2.000** fr.	4e prix.	**500** fr.
2e prix.	**1.500** fr.	5e prix.	**300** fr.
3e prix.	**1.000** fr.	6e prix.	**200** fr.

Prime au naisseur du cheval vainqueur (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendrait au Syndicat hippique de la région d'élevage). . . . . 100 fr.

2e SECTION (montée)

1er prix.	**2.000** fr.	4e prix.	**500** fr.
2e prix.	**1.500** fr.	5e prix.	**300** fr.
3e prix.	**1.000** fr.	6e prix.	**200** fr.

Prime dans les mêmes conditions que pour la première section. . . . . 100 fr.

A ces prix offerts par le comité d'organisation, viendront s'ajouter des prix offerts par des sociétés sportives, des associations d'éleveurs, des particuliers. Ces prix, attribués suivant le désir de leurs donateurs, porteront leurs noms.

En outre, jusqu'au vingtième classé, médailles de vermeil, argent et bronze.

Prix offert par M. Jacques Duhaut au premier cheval ou jument, poney ou ponette d'origine landaise arrivé à Paris. . . . . 50 fr.

Prix offert par M. Méré, de Chantilly, pharmacien vétérinaire à Orléans :
au 1er cheval attelé arrivé à Orléans . . . . . 150 fr.
au 1er cheval monté arrivé à Orléans. . . . . 150 fr.

LES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris sont reçus tous les jours aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er), de 9 heures à midi et de 2 heures à 6 heures.

Nous enverrons à toute personne qui en fera la demande le Règlement et une feuille d'engagement du Raid Hippique International.

Des bulletins d'engagement sont à la disposition des sportsmen aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Le secrétaire du Comité d'organisation du Raid se tient à la disposition des concurrents tous les lundis, de 10 heures à 11 heures du matin, et les jeudis, de 4 heures à 5 heures, aux bureaux de la *Vie au Grand Air*.

M. Guignot, secrétaire adjoint du Comité d'organisation du Raid Hippique, se tient tous les mercredis et vendredis, de 4 heures à 6 heures, à la disposition des concurrents aux bureaux de la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 10, rue Porte-Dijeaux, à Bordeaux, où sont également reçus les engagements.

EXTRAITS DU RÈGLEMENT OFFICIEL

Art. 2. — Aucun engagement n'est valable s'il n'est accompagné du montant du droit d'inscription, qui est fixé à *100 francs ;* la moitié de l'entrée, soit 50 francs, sera remboursée aux concurrents dont la déclaration de forfait aura été reçue le 20 septembre, avant 4 heures du soir.

Art. 6. — *Les concurrents devront suivre exactement l'itinéraire indiqué, sous peine de disqualification.* L'itinéraire fixé est le suivant : Bordeaux, Libourne, Coutras, Angoulême, Cognac, Saintes, Rochefort, La Rochelle, Niort, Poitiers, Châtellerault, Tours, Blois, Orléans, Dourdan, Versailles.

Soit : 800 kilomètres environ.

LE SERVICE PHARMACEUTIQUE VÉTÉRINAIRE

C'est l'importante droguerie-pharmacie vétérinaine Méré, de Chantilly, à Orléans, qui a bien voulu se charger d'assurer le service pharmaceutique vétérinaire dans les divers contrôles de la route Bordeaux-Paris.

Nos concurrents peuvent donc être assurés de la qualité des médicaments qui seront mis à leur disposition.

Au nom du Comité les journaux organisateurs de l'épreuve remercient M. Méré, de Chantilly, de son désintéressement et de son amabilité. De plus, M. Méré, offre ainsi que nous l'annonçons plus haut, 300 francs de prix ; pour être décernés : 150 francs au 1er cheval attelé qui atteindra Orléans, 150 francs au 1er cheval monté qui atteindra la même ville.

QUELQUES OPINIONS DE SPORTSMEN *(Suite)*

Nous recevons du secrétaire du Syndicat hippique du Midi la lettre suivante :

Le raid que vous organisez est le mieux du genre, car il laisse à chacun la responsabilité de ses actes, et les 65 heures de repos obligatoire sont un excellent frein, le meilleur à la furie des randonnées ininterrompues.

Un point qui sera très intéressant pour les physiologistes, c'est la fluctuation du poids des chevaux au départ et à l'arrivée ; il me semble que le cheval qui aura le mieux supporté l'épreuve sera celui qui aura conservé son poids, à fortiori celui qui l'aura augmenté, mais je doute que le cas se présente. Celui donc dont le cheval restera le plus près du poids initial me semblera le plus apte à recevoir le prix réservé au cheval le plus en état, si la température est normale et les pulsations cardiaques régulières.

On peut peser si facilement, et on laissera aux concurrents le soin de se peser comme ils voudront, après avoir fait *le plein*, comme disent les chauffeurs, avant et après la course.

F. PEYRAUBE,
vétérinaire,
secrétaire du Syndicat hippique du Midi.

Déjà M. Lavalard, le distingué administrateur de la Compagnie Générale des Omnibus, membre de la Société nationale d'agriculture, nous a demandé de bien vouloir noter certaines observations physiologiques au sujet de la nourriture des concurrents. Nous ne négligerons rien, on peut en être certain, pour que notre épreuve, qui est une épreuve technique et non une course, donne des résultats utiles et intéressants. *(A suivre)*

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

TOULOUSE - PARIS PÉDESTRE — NOTRE DIXIÈME CONCOURS — UNE COMPÉTITION INTER - NATIONS — UN CONCOURS CHAQUE SEMAINE

AINSI que le comportaient ses conditions, notre dixième concours a été clos lundi dernier.

A l'heure où paraîtront ces lignes, les concurrents de Toulouse-Paris Pédestre seront encore assez loin de la grille de Picardie. C'est dire que les résultats du concours ne pourront être publiés que dans notre prochain numéro. Bornons-nous, pour aujourd'hui, à dire que le succès de ce concours a été digne des précédents et que le nombre des cartes postales reçues a été considérable.

Voici maintenant les conditions de notre concours suivant, le dixième qui aura trait, nous l'avons dit, aux

CHAMPIONNATS CYCLISTES DU MONDE

à courir les 3, 7 et 10 septembre prochains, sur la piste du Crystal Palace, à Londres.

Le grand meeting classique comporte, on le sait, quatre championnats : vitesse amateurs et professionnels, demi-fond amateurs et professionnels, championnats dans lesquels toutes les nations sportives vont se trouver représentées. Il s'agira pour nos pronostiqueurs de deviner

QUELLES SONT LES NATIONS

qui enlèveront les trophées si enviés. Subsidiairement et au cas de dead-heat, nous demanderons à nos lecteurs de répondre en outre à une autre question qui servira à déterminer le classement exact.

Voici d'ailleurs les trois questions qui constituent le concours :

1° Entre combien de nations se partageront les quatre Championnats du Monde 1904?

2° Quelles seront ces nations?

3° Quel sera le temps du Championnat de 100 kilomètres professionnels (entraînement par motocyclettes légères)?

Suivant la tradition, les réponses doivent nous parvenir par

cartes postales et non autrement

Le concours sera clos le vendredi 2 septembre, c'est-à-dire que les cartes postales devront porter le timbre de la poste, en date dudit jour, au plus tard. Le gagnant du concours recevra **CENT FRANCS** en espèces, le second **vingt-cinq francs.**

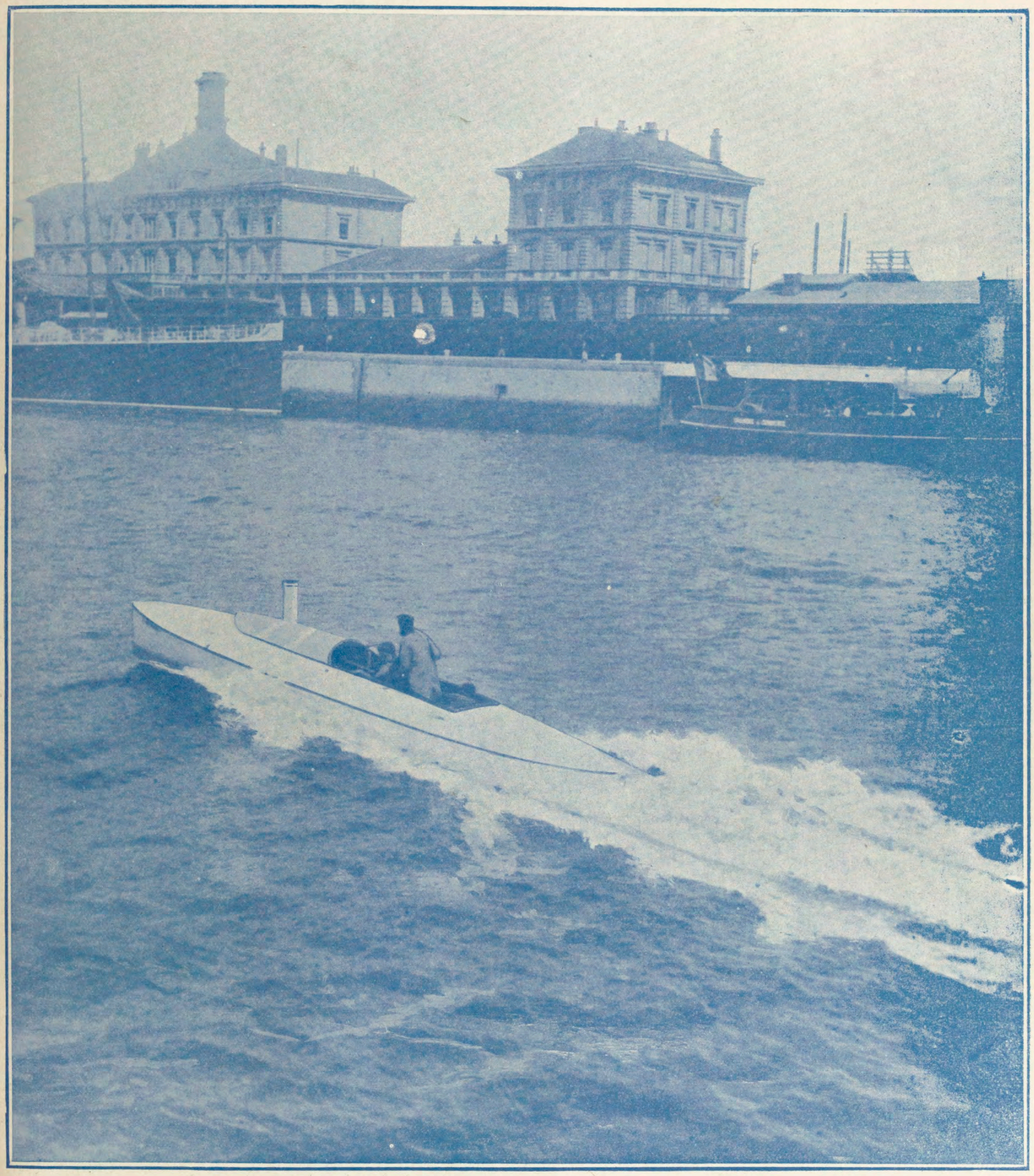
Terminons par une nouvelle qui fera plaisir aux amateurs, de plus en plus nombreux, de nos concours. En raison de leur succès, nous avons décidé de rendre

ces concours hebdomadaires

à partir du 1er septembre prochain.

GEORGES STERN

BIBLIOTECA DEL INSTITUTO DE ANATOMIA



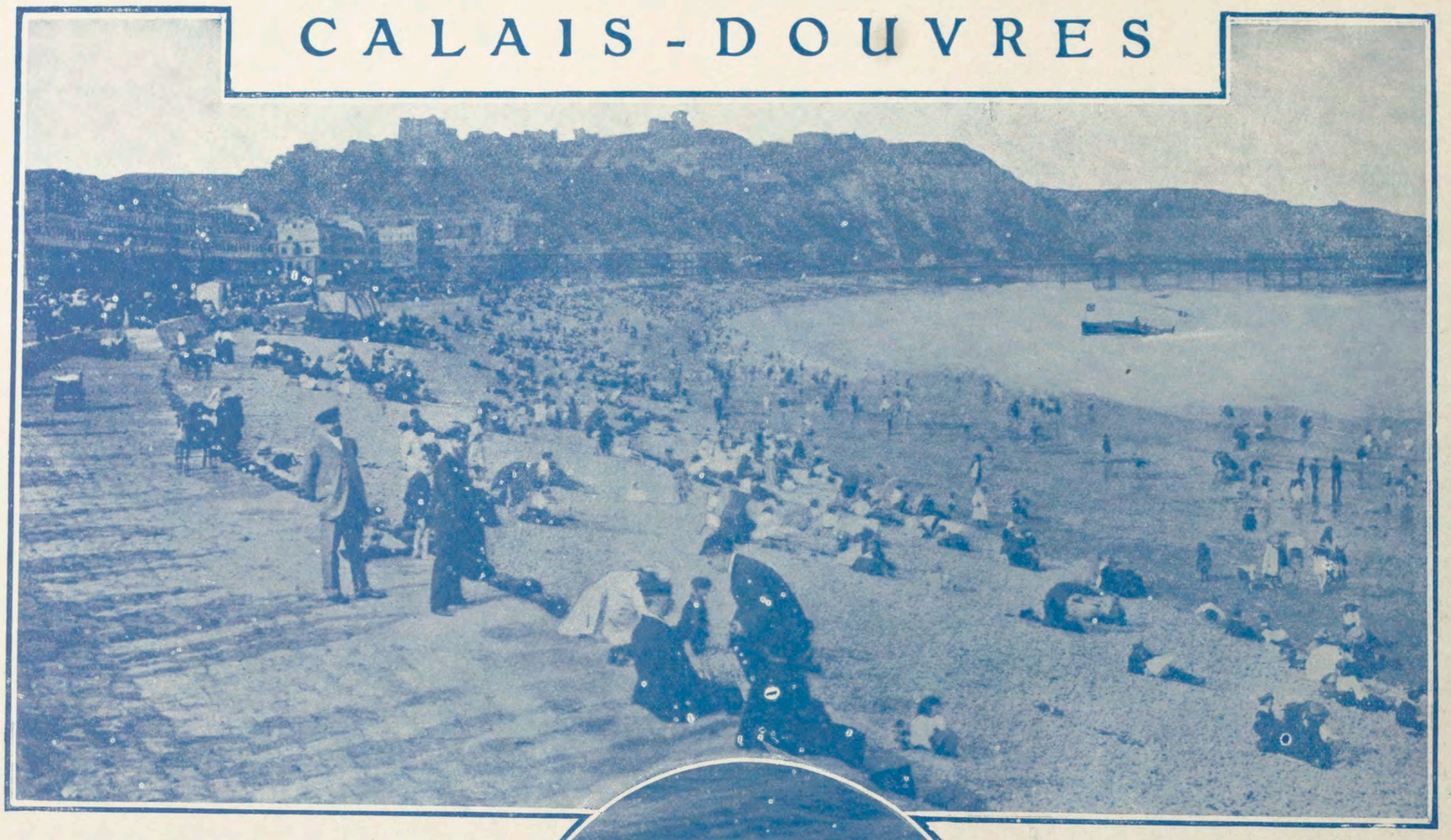
LE *MERCÉDÈS IV*, VAINQUEUR DE LA COURSE CALAIS-DOUVRES

La grande course internationale de canots automobiles disputée en mer entre Calais et Douvres ouvrait cette grande quinzaine nautique qui se poursuit actuellement avec Paris à la Mer et qui comprenait les Championnats d'aviron disputés dimanche dernier. L'épreuve Calais-Douvres, organisée par l'Automobile Club de France, sur l'initiative du comte Recopé, a été gagnée par le Mercédès IV *que pilotait son propriétaire M. Védrine. Le vainqueur a couvert les 40 kilomètres 700 du parcours en 1 h. 0 m. 7 s., temps qui n'a été réussi que quelquefois par de gros bateaux de 9.000 chevaux.*

***

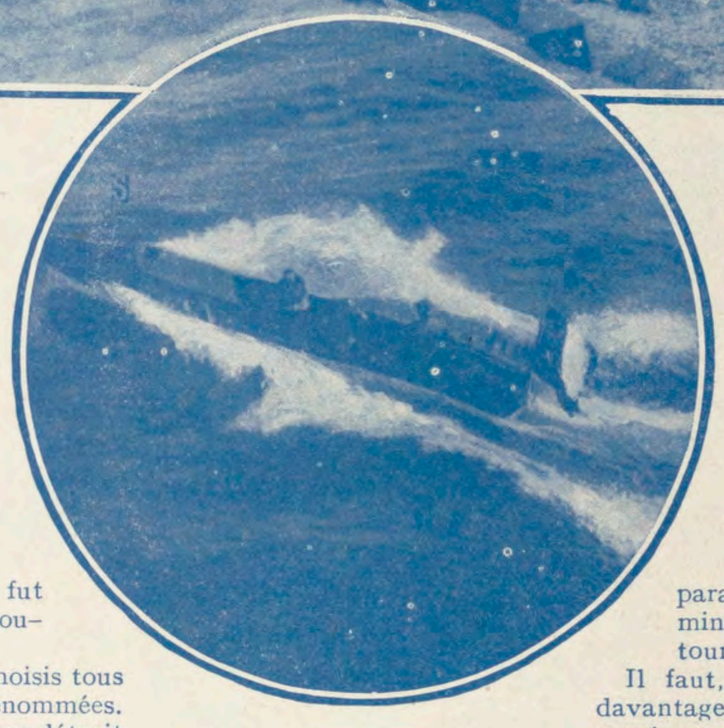
LA VIE AU GRAND AIR

CALAIS-DOUVRES



Une vue de la plage de Calais, le jour de la course de canots automobiles Calais-Douvres.

La course Calais-Douvres, la première grande course internationale de canots automobiles, s'est disputée la semaine dernière et a obtenu le plus éclatant succès. Elle s'est terminée par la victoire du Mercédès IV, *que pilotait M. Védrine, son propriétaire.*



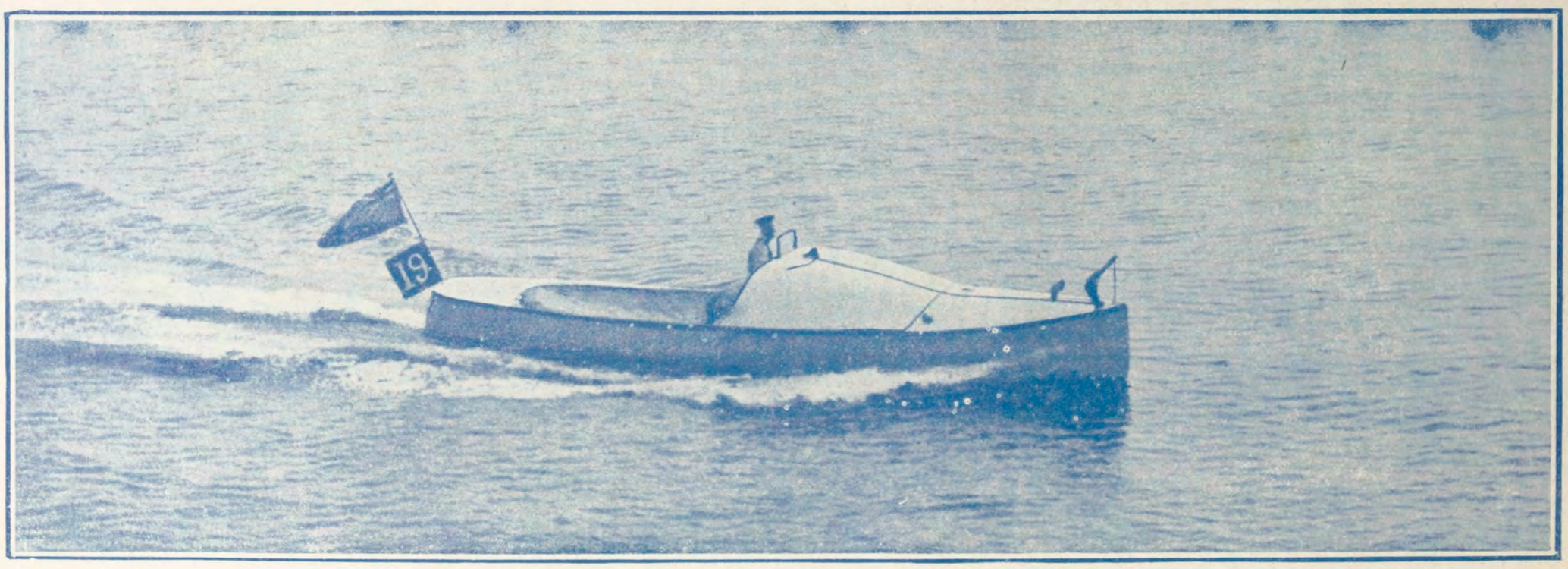
Le *Titan II* à toute vitesse, en pleine mer.

Calais-Douvres restera, nous en sommes certain, une date, une grande date même dans l'histoire du canot. Ce n'est pas qu'on ait fait, ce jour-là, quelque chose d'extraordinaire et de nouveau comme difficulté. A Monaco, racers et cruisers avaient lutté sur des parcours beaucoup plus longs, puisqu'ils en arrivèrent à faire 200 kilomètres sans arrêt, par une mer qui, pour être en somme facile, ne fut cependant pas l'extraordinaire mer d'huile que nous trouvâmes, le 8 août, sur le Channel d'ordinaire si agité.

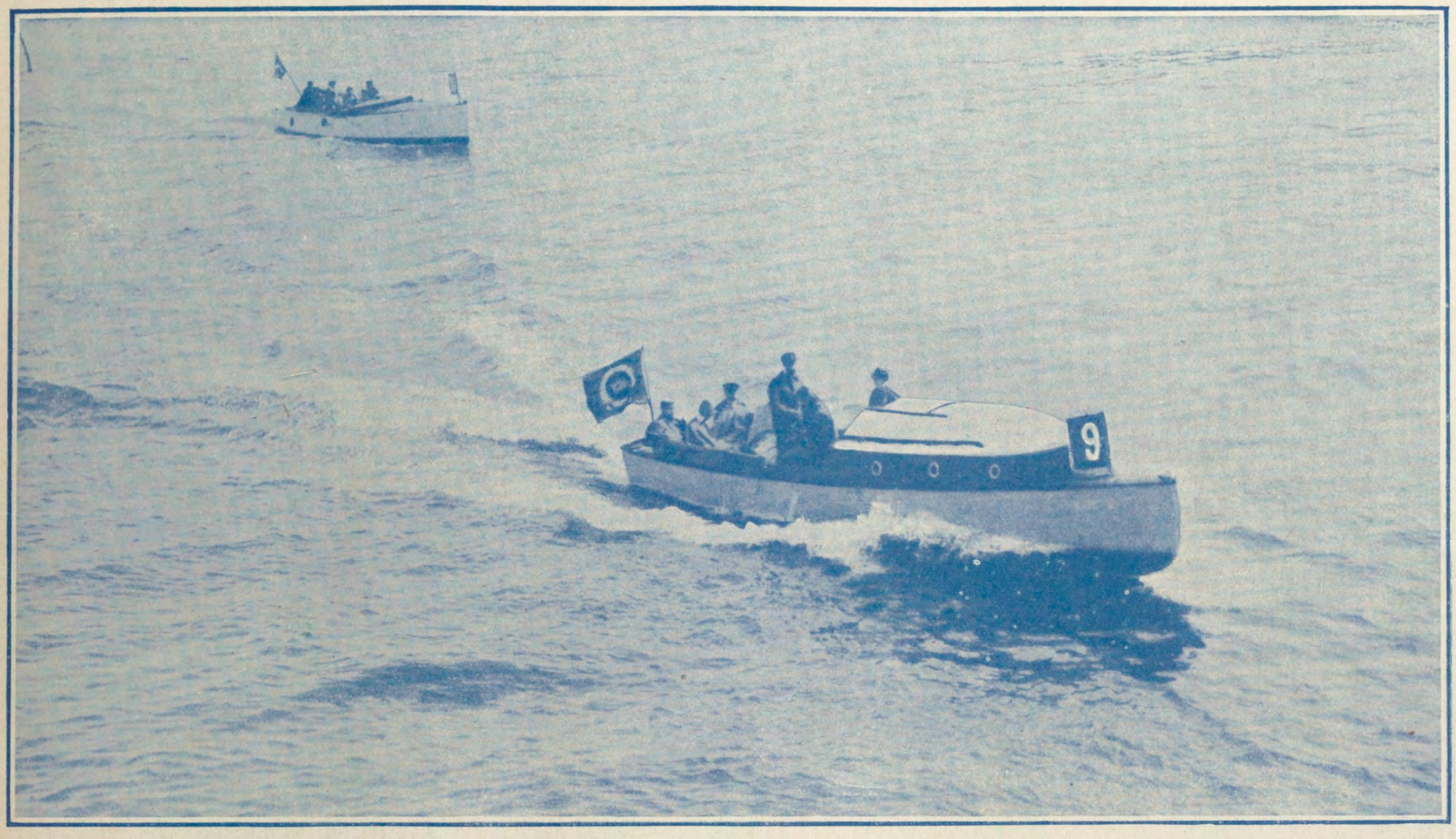
Mais les deux noms frappaient, merveilleusement choisis tous deux pour l'imagination, cette véritable créatrice des renommées. Et l'on se figurait volontiers, de façon précise, le fameux détroit connu du monde entier, où l'on a successivement parlé de faire un pont, puis un tunnel, et où les canots légers allaient filer à des allures insensées. Et de fait, on s'attendait peu à ce merveilleux résultat, à ces 40 kil. 700, car telle est la distance exacte parcourue par le premier, *Mercédès IV*, en une heure.

Les gros bateaux du service ordinaire, le *Nord*, le *Pas-de-Calais*, *Dover*, mettent en général une heure et quart, très rarement moins. Seul, le nouveau bateau à turbine, *the Queen*, met une heure cinq ; il paraît qu'il fit, aux essais, la traversée en cinquante-cinq minutes, mais je ne le crois plus capable de réaliser ce tour de force, aujourd'hui.

Il faut, d'ailleurs, avoir vu marcher à 40 à l'heure et même davantage ces petits canots pour se rendre compte de ce que représente, pour ces oiseaux-mouches perdus au pli des vagues, cette prodigieuse envolée. J'ai rarement éprouvé sensation plus profonde et plus poignante que celle de la sortie que nous fîmes, la veille, dans le *Hotchkiss*. Lorsqu'à toute allure le petit bateau



Le *Napier Minor*, barré par S.-F. Edge, arrivé deuxième à Douvres, couvrant les 40 kilomètres 700 du parcours en 1 h. 05 m. 25 s.

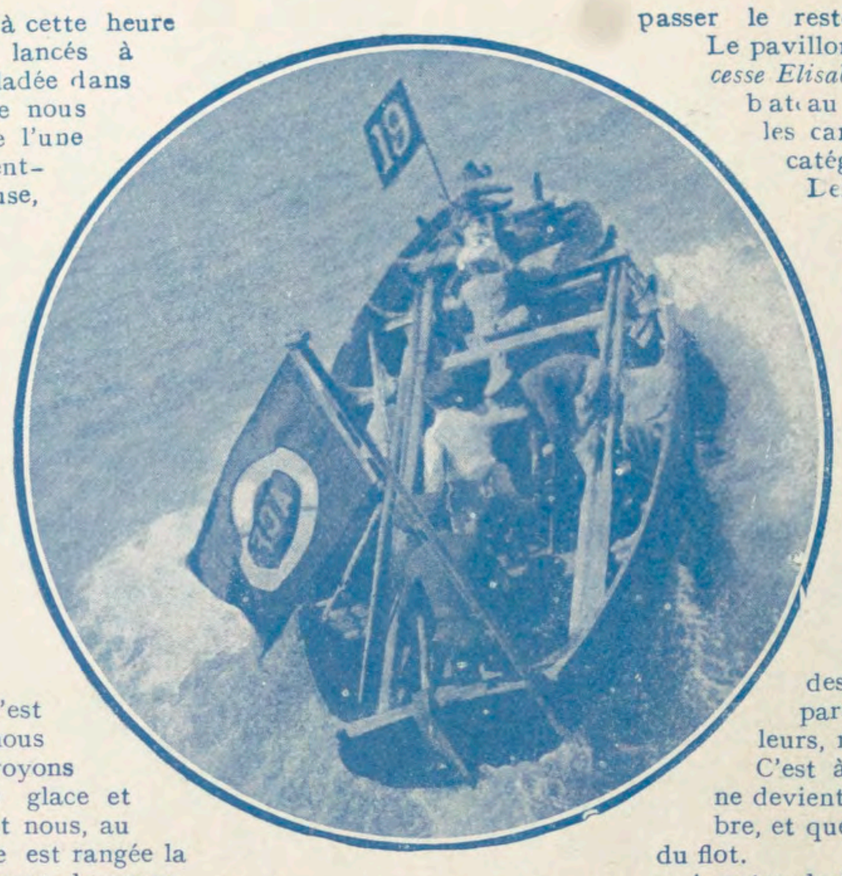


La course Calais-Douvres. — *Vas-Y*, vainqueur de la catégorie des cruisers (40 kil. 700, en 1 h. 57 m. 19 s.).

Le *Nogentais*, (moteur Darracq), vainqueur de la catégorie des cruisers (6 m. 50 à 8 m.).

sortit des jetées et qu'apparut la mer immense, à cette heure pleine de vagues; lorsque le moteur nous eut lancés à l'assaut de la première et que nous l'eûmes escaladée dans une trombe d'eau s'écroulant sur nous; lorsque nous nous sentîmes retomber dans le pli profond de l'une d'elles et, soudain, déjà sur l'autre, un sentiment profond, non d'angoisse, mais de tension nerveuse, nous prit tous. Une rage de pousser en avant sur l'obstacle, de le braver et de le vaincre. L'horizon est à peine visible, et c'est seulement de temps à autre qu'on voit la surface de la mer hérissée de pointes blanches, d'écume qui déferle, et passant trop vite d'une lame à l'autre pour avoir le temps de les escalader, a coque les broie et en fait jaillir sur nos têtes des flots d'écume. Le dos de Fournier placé devant moi n'est plus qu'un déluge, et quand il se retourne de temps à autre de la barre où il se cramponne sa figure m'apparaît dans un nuage d'eau. Je ne vois pas Leblon placé au moteur, mais son mécanicien Dansette a perdu déjà son lorgnon enlevé par une lame et qui flotte au fond du canot, au milieu de tout un bazar d'attirail et de vêtements.

Et le lendemain, quel contraste! La mer s'est apaisée soudain, et du pont de la *Queen* où nous avons pris place, invité par M. Dangerfield, nous voyons distinctement tout le détroit uni comme une glace et les grandes falaises crayeuses de Douvres. Devant nous, au soleil, brille la côte française, le long de laquelle est rangée la petite flottille. Là-bas, sur la jetée, on tire des coups de canon, on hisse des pavillons, et les concurrents n'ont pas l'air de s'en trop apercevoir. Ils ne voient pas les uns, et dans le fracas



Le bateau de pêche l'*Aurore*.
Photographie prise du haut du paquebot le *Calaisien* en pleine mer.

passer le reste de la course, et nous voyons les suivants. Le pavillon belge claque à l'arrière du troisième, la *Princesse Elisabeth*, aux vaillants frères Pirmez. C'est le vieux bateau de Monaco qui, depuis a pris part à toutes les campagnes et qui, cette fois encore, va gagner la catégorie des racers de 8 mètres.

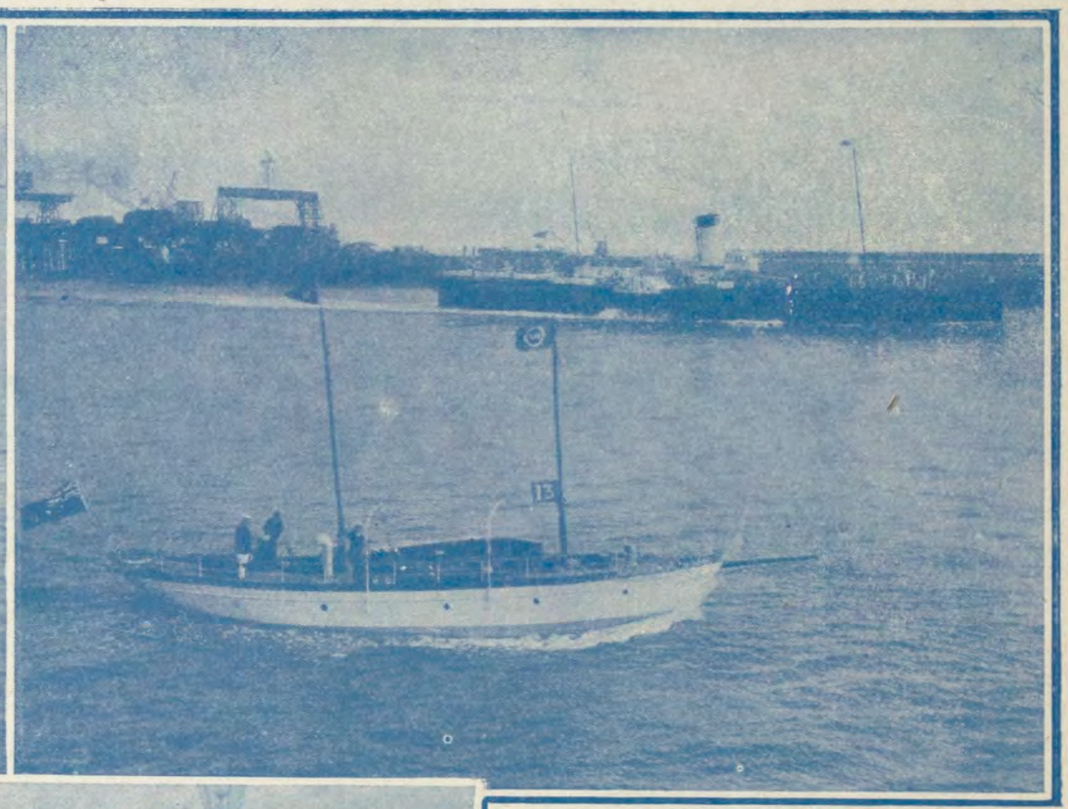
Derrière lui, son frère siamois, le *Titan II*, et la coque sombre du *Marsouin*. Puis la longue théorie des cruisers que mène la coque grise et haute du *Vas-Y*.

Courons à l'avant du bateau. La jumelle aux yeux, regardons ce que devient, là-bas, le leader. Sur la mer incendiée par le soleil, on a peine à le retrouver déjà.

Heureusement que nous voyons nettement le panache de fumée de la *Durandal*, le contre-torpilleur français qui les précède. A côté de lu , un petit point blanc; derrière lui, un autre. Ce sont évidemment les deux rivaux, *Mercédès* et *Napier*. Le large sillage blanc derrière le second bateau indique le racer anglais, à n'en point douter.

En avant! Des torrents de fumée s'échappent des larges cheminées de la *Queen*, et nous voici partis à la poursuite des deux leaders que, d'ailleurs, malgré notre vitesse, nous ne rejoindrons plus. C'est à peine si nous gagnons sur le *Mercédès*, et il ne devient plus visible que parce qu'il entre dans l'ombre, et que le point blanc étincelle davantage à la surface du flot.

A notre droite, escortés par un torpilleur français, la *Princesse* et le *Titan* luttent avec fureur, et ce n'est que lentement, de façon presque insensible, que nous les dépassons.



e bateau de pêche *Maurice*, en vue de Douvres.
Le Maurice *marchait au pétrole lourd.*

des moteurs crachant à 1.200 tours par minute leurs explosions, ils n'entendent pas les autres.

Enfin, sur un dernier coup de canon, le départ est donné et toute la petite flottille s'ébranle. C'est le *Mercédès* qui part en tête, suivi de *Princesse Elisabeth* et de *Titan II*. Le *Hotchkiss* vient derrière. Le *Trèfle-à-Quatre* part difficilement.

Du pont de la *Queen*, jumelles en mains, nous suivons tous les détails. Le *Mercédès* continue à mener, avec, maintenant, *Napier Minor* derrière lui. Le *Hotchkiss* les rattrape peu à peu, et soudain il les passe avec une assez grande facilité, glissant derrière le *Mercédès* dont la coque blanche se distingue nettement sur la coque jaune de son rival. Le *Hotchkiss* prend ainsi une quarantaine de mètres au *Mercédès*, puis soudain s'arrête. Un des inflammateurs vient de se rompre. Dès lors le *Mercédès* passe en tête. Un moment, on a l'impression que le *Napier Minor* va le rejoindre, mais c'est une simple impression due surtout à ce que le canot anglais fait une vague énorme qui ralentit, en réalité, autant sa vitesse qu'elle paraît l'augmenter.

La *Queen* stoppe un moment pour voir

Après la victoire.
M. Védrine, qui pilotait le Mercédès IV, *reçoit les félicitations de M. Deutsch, de la Meurthe, à son arrivée à Douvres.*

Le *Hutton* 1er rentrant dans le port de Douvres.
Au second plan, le Pas-de-Calais, *transportant les invités de l'Automobile Club de France.*

Le spectacle est admirable à ce moment. Du haut du " deck " de la *Queen*, on embrasse toute la largeur du détroit piqué de points noirs ou blancs, qui sont la petite flottille lancée à l'assaut de la côte anglaise.

La mer est toujours splendide, calme, et l'immensité du flot semble se rire de tous ces efforts faits pour le conquérir.

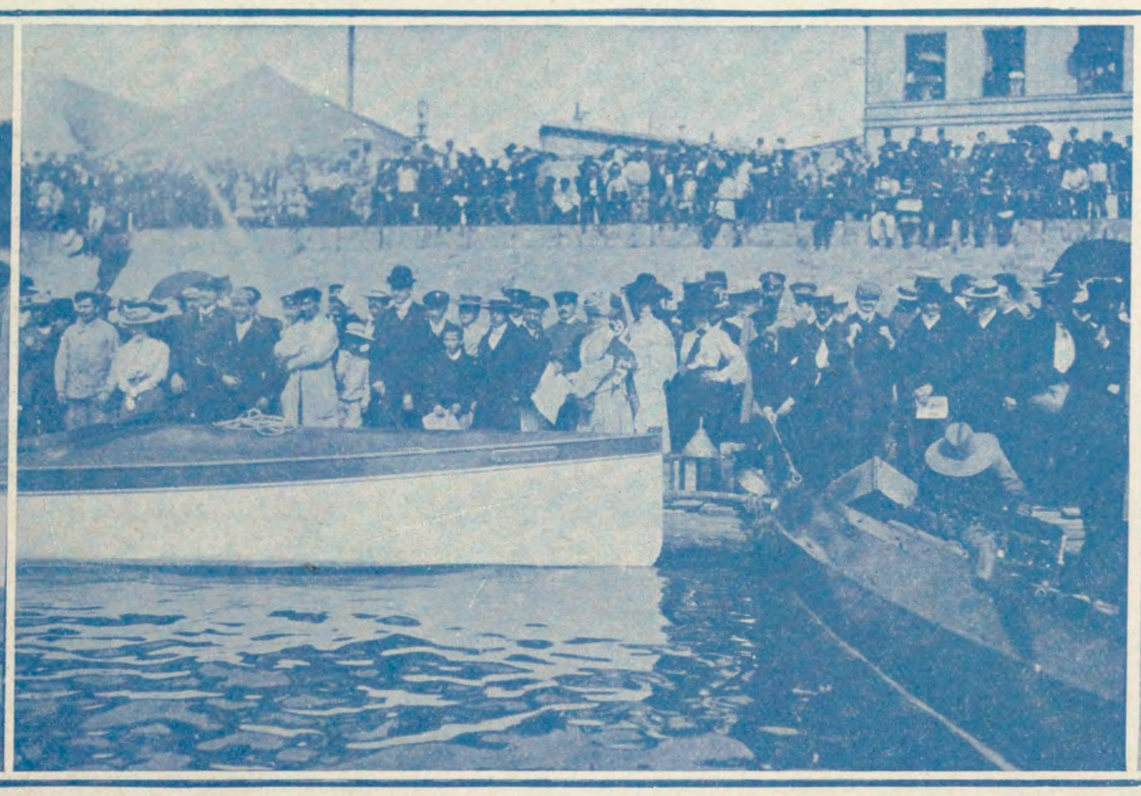
Et soudain, nous passons au travers d'un banc de méduses, transparentes et glauques, qui se laissent bercer au gré de la vague, comme si l'éternelle sagesse était là, loin de tout effort et déjà près du repos.

Enfin, la course est terminée. Le *Mercédès* n'est pas même inquiété, et le brave Védrine gagne en somme très facilement la grande épreuve, remportant une victoire qui lui était bien due, car elle va non seulement à un travailleur et à un sympathique, mais encore à l'un de ceux qui ont, en France, créé le mouvement automobile dans le monde du canot. Le *Napier*, un peu moins rapide, et les deux petits bateaux de huit mètres, *Princesse Elisabeth* et *Titan II*, sont à peine à un demi-mille les uns des autres.

GEORGES PRADE.

PARIS A LA MER

Trois concurrents de marque.
Védrine, du Mercédès IV, *Fournier et Leblon, du* Hotchkiss.



Au départ, devant les usines Védrine.
La foule examine les concurrents.

Les envoyés du ministre.
MM. Meutard, ingénieur de la marine, et Jaurès, mécanicien principal.

Bien que de création récente, la course Paris à la Mer, organisée par nos confrères le Vélo *et le* Yachting Gazette, *obtient actuellement le plus vif succès. Nous publions ci-dessous les photographies qui ont été prises au cours des deux premières étapes.*

◔ ◔ ◔

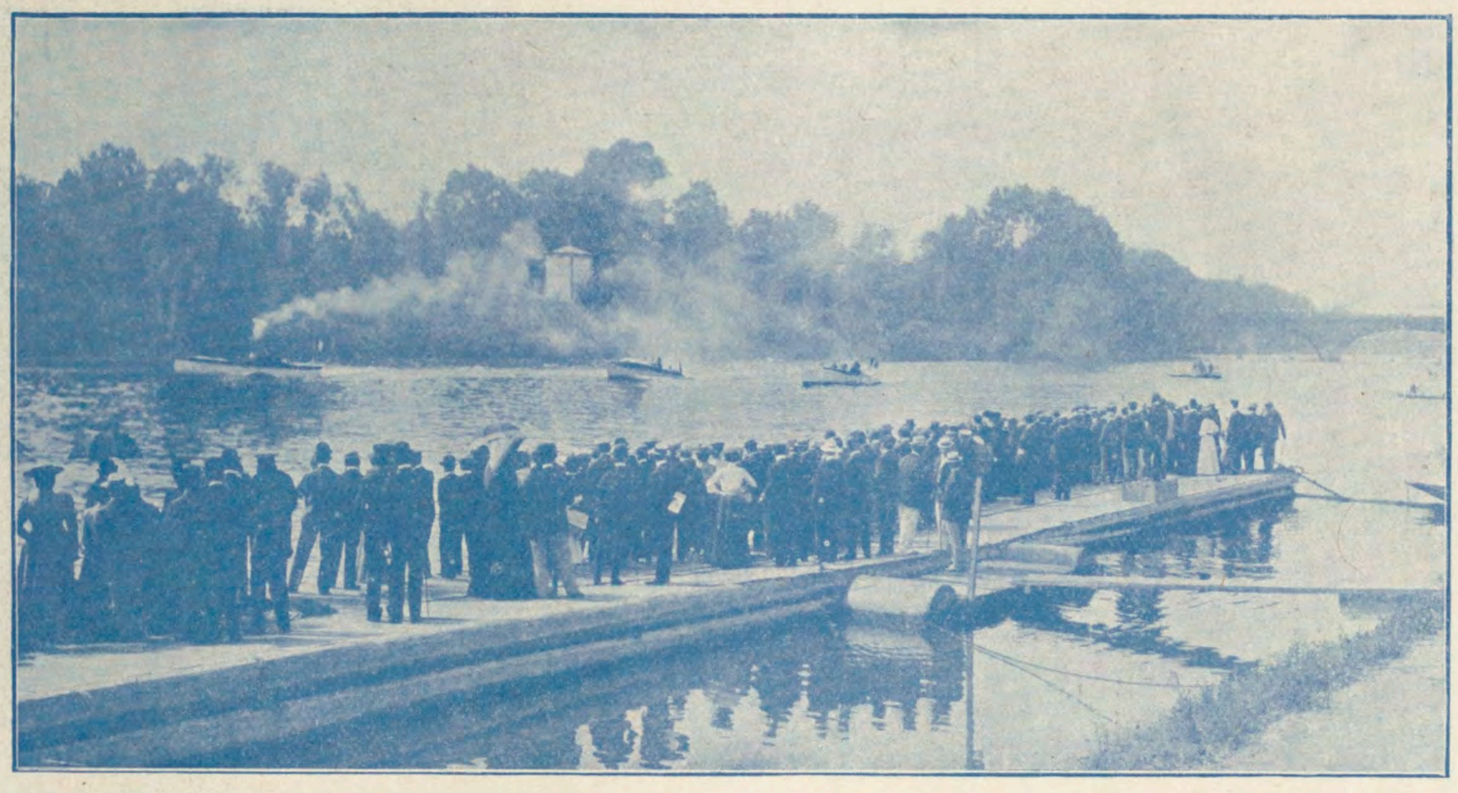
Nous voici de plus en plus dans le canot. Après Ostende, Calais-Douvres dont nous contons ici même les péripéties, et après Calais-Douvres Paris, à la Mer, qui se continue encore jusqu'au 21 août et dont nous n'aurons à étudier les conclusions que la semaine prochaine.

Deux d'entre elles s'imposent pourtant déjà.

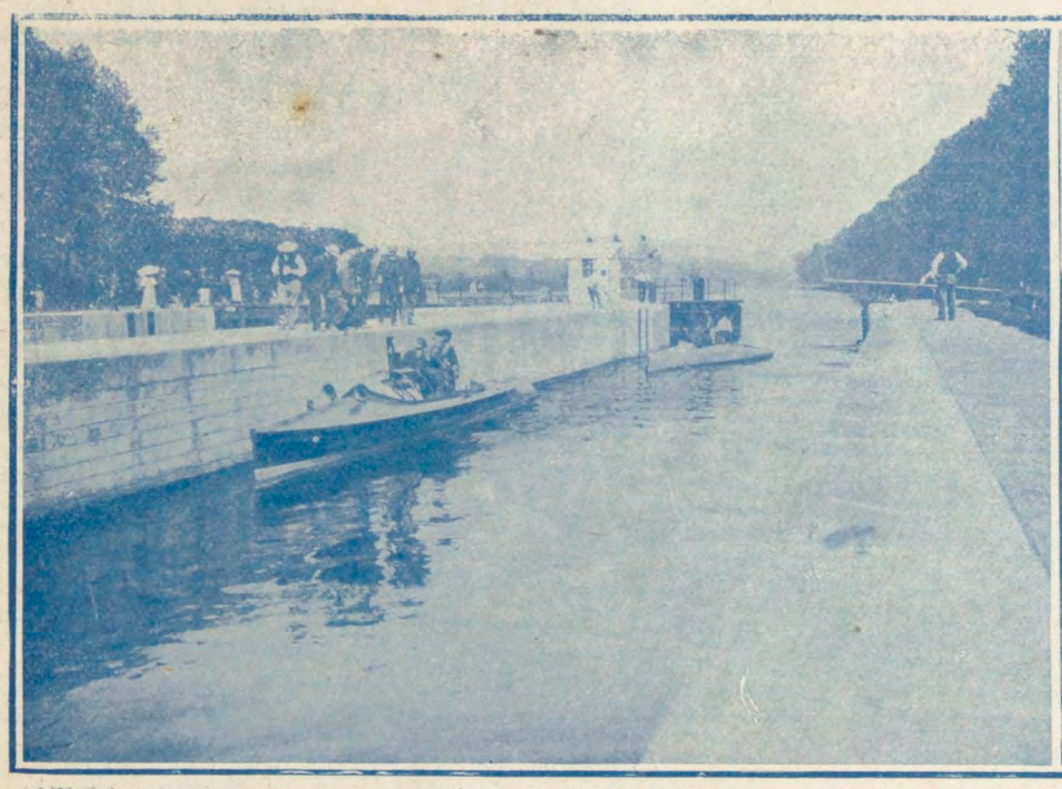
La première est celle de la difficulté pratique de bien organiser une course avec les écluses ; la seconde est celle de la différence totale qui sépare le canot de Seine du canot de mer.

Ce sont les deux leçons principales qui se dégagent, à n'en point douter, de ces trois premières journées de Paris à la Mer.

La question des écluses est certainement la plus agaçante et la plus difficile qu'on puisse rêver. De quelque façon qu'on la résolve, il est certain



Le départ de Courbevoie pour la première étape : Courbevoie-Mantes (90 kilomètres).
Sur la rive opposée, on aperçoit la grande horloge qui indiquait aux concurrents l'heure de départ des séries.

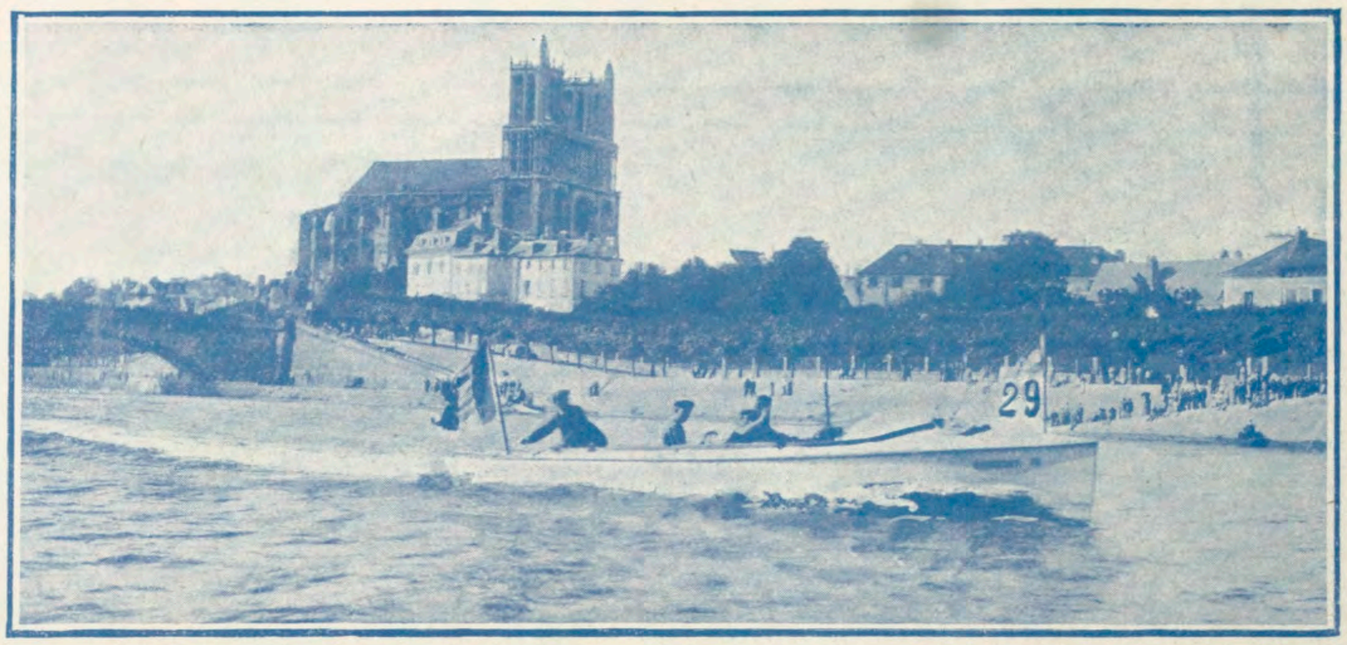


Le *Hotchkiss* et le *Trèfle-à-Quatre* dans l'écluse de Carrières-sous-Poissy.

Le *Mercédès III* arrive à Mantes, premier des cruisers.

qu'il y aura toujours la difficulté la plus sérieuse. On connaît le problème : il y a de Courbevoie à Rouen neuf biefs d'écluses qui sont situés à Bougival, à Poissy, les Mureaux, Mantes, Méricourt, Port-Villez, Notre-Dame de la Garenne, Amfreville, Saint-Aubin du Vieil-Evreux, le tout à des distances qui varient de 14 kilomètres à 41 kilomètres. Joignez à cela des canots qui vont de 45 à l'heure jusqu'à 12 à l'heure. Posez le problème, essayez de faire passer toute votre escadrille au travers de ce filet qui n'a de comparable, avec la grâce des Muses, que le chiffre neuf, et vous m'en direz des nouvelles.

Il y a un an, comme les canots étaient de vitesse sensiblement plus égale, le premier d'entre eux, le petit *Mercédès*, ne dépassant pas 32 à l'heure, il avait été décidé qu'on s'attendrait d'une écluse à l'autre. Cette année, c'était impossible ou à peu près, car on ne pouvait guère demander aux 100-chevaux qui mènent le train de s'arrêter une heure après chaque demi-heure de marche pour attendre les paisibles promeneurs qui, sur des 12-chevaux, font une promenade avant tout amusante, en descendant la Seine.



Le départ de Mantes pour la deuxième étape : Mantes-Elbeuf (109 kilomètres).

Le *Mercédès IV* sort de l'écluse de Port-Villez.
Le Mercédès IV *s'est classé premier des racers, en 2 h. 27 m. 1 s.*

Aussi a-t-on décidé fort sagement que chaque canot passerait les écluses comme il le pourrait à la fortune du pot, à l'hasard de la fourchette, comme disait Jean Richepin dans une poésie célèbre.

Il en résulte malheureusement pour une course de fond un défaut capital. Dans ces arrêts facultatifs au fond des écluses, les concurrents n'ont pas à se gêner. L'un d'eux a-t-il une panne ou simplement quelque chose qui l'inquiète, il va tranquillement se ranger le long du bord, et avec cette belle sérénité que donne à une âme pure la conscience d'être d'accord avec le règlement, il change tout ce qui lui plaît, tripote, répare et ne repart pour passer devant le chronométreur chargé de prendre son temps, et placé à 100 mètres de là, que lorsqu'il est paré, et réparé, ajouterai-je volontiers.

Il est évident que c'est un peu faible comme critérium d'une course de fond. On voit mal, par exemple dans la Coupe Bennett, à une neutralisation, un concurrent s'arrêtant une heure pour changer ses soupapes ou ressouder son réservoir et repartant tranquillement sans avoir perdu une seconde. J'avoue d'ailleurs qu'il est bien difficile de faire autrement, car si l'on peut contrôler le temps passé dans une ville toujours ouverte et où le passage peut être réglé à la seconde, comment contrôler une écluse où l'on peut perdre vingt et trente minutes avant d'entrer.

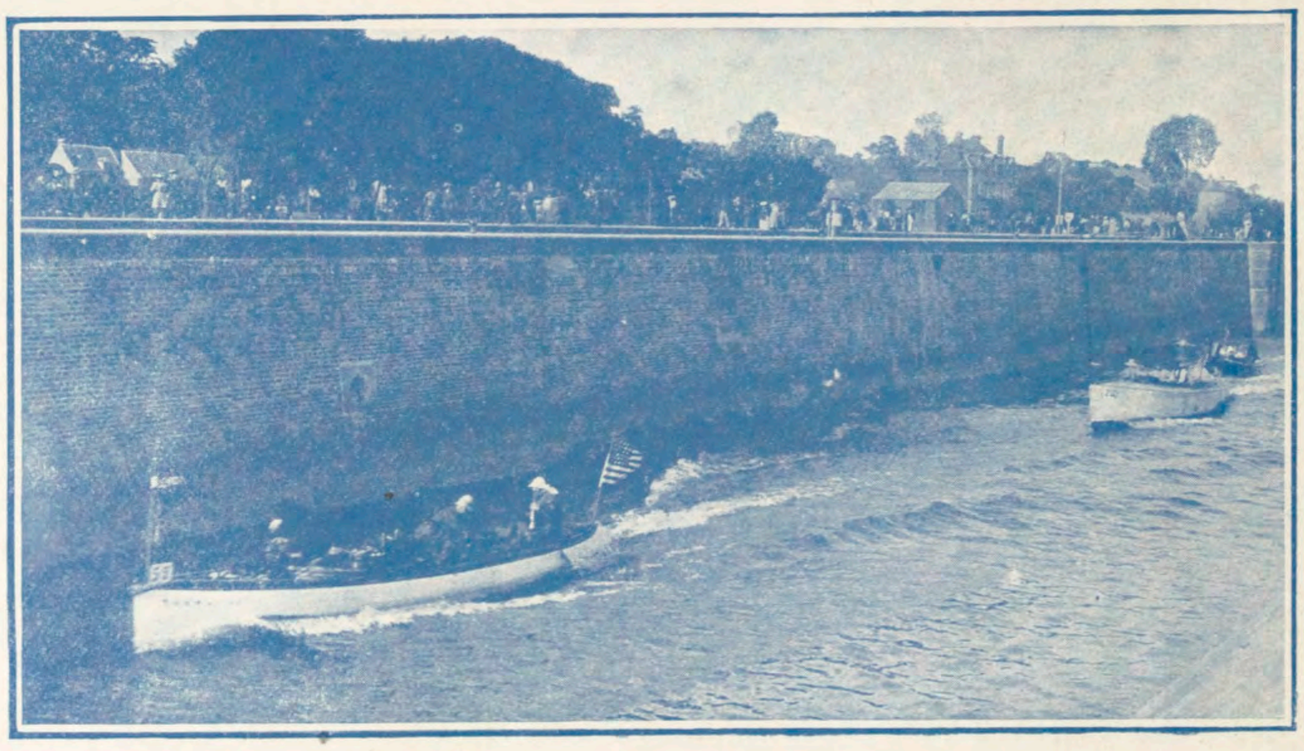
La vérité est ailleurs : elle est dans la suppression des courses avec écluses, comme en automobile on s'achemine peu à peu aux courses sans neutralisation, bien qu'ici ce soit chose pourtant beaucoup plus facile à organiser de façon impeccable.

La seconde question est celle du bateau de rivière et du bateau de mer, question sur laquelle je reviendrai ultérieurement. Il paraît de plus en plus certain qu'ils n'ont aujourd'hui aucun point de ressemblance.

D'ailleurs, peut-être la traversée du Havre à Trouville et la Coupe Menier, si la mer est tant soit peu émue, nous donneront-elles à ce sujet de sérieuses indications.

GEORGES PRADE.

Le *Vas-Y* arrive dans l'écluse de Port-Villez.
Le Vas-Y *s'est classé premier des cruisers, en 4 h. 26 m. 42 s.*



A Elbeuf.
Suzy et Titan V *sortent de l'écluse.*

LES CHAMPIONNATS D'AVIRON

Arrivée du Championnat de France à 8 rameurs, gagné par la Société Nautique Soissonnaise.

Encore qu'elle n'ait pas le retentissement du grand meeting nautique anglais, surtout au point de vue mondain, il n'est pas exagéré de comparer la réunion annuelle des Régates Internationales de Paris à celle qui chaque année rassemble le Tout-Londres à Henley.

◓ ◓ ◓

Tout sportsman qui se pique d'éclectisme est tenu d'avoir une certaine admiration pour l'aviron, ce bel exercice, un peu délaissé,

L'équipe de la Société Nautique d'Abbeville, gagnante du Championnat de France à 2 rameurs.

D'Heilly (R. C. de Paris), champion de France en skiff.

c'est possible, mais qui n'en mérite pas moins d'être classé parmi les plus beaux des sports pratiqués en France. Au temps où l'engouement pour la bicyclette et l'automobile n'avait pas encore submergé, ou tout au moins considérablement ralenti l'ardeur des adeptes du " bout de bois", je

Von Moos (See Club Lucerne), champion d'Europe en skiff.

me souviens que les épreuves d'aviron occupaient au premier chef l'attention des sportsmen parisiens, d'ailleurs assez rares à cette époque qu'on pourrait qualifier de préhistorique. Chaque année, par exemple, vers le mois de septembre ou octobre, c'était un déplacement vers Argenteuil, où, dans le large bassin que forme la Seine à cet endroit, se disputait le Championnat de France, ouvert à tous

L'équipe du Rowing-Club de Paris, gagnante du Prix du Comité, 8 rameurs juniors.

Les Régates Internationales de 1904, qui se sont déroulées dans le bassin de Courbevoie, dimanche et lundi, ont bénéficié du temps superbe qui a marqué ces deux jours de fête et ont constitué un beau succès à l'actif de la Fédération des Sociétés d'Aviron, organisatrice du meeting.

◓ ◓ ◓

les scullers nationaux sans distinction de catégories ou de classifications.

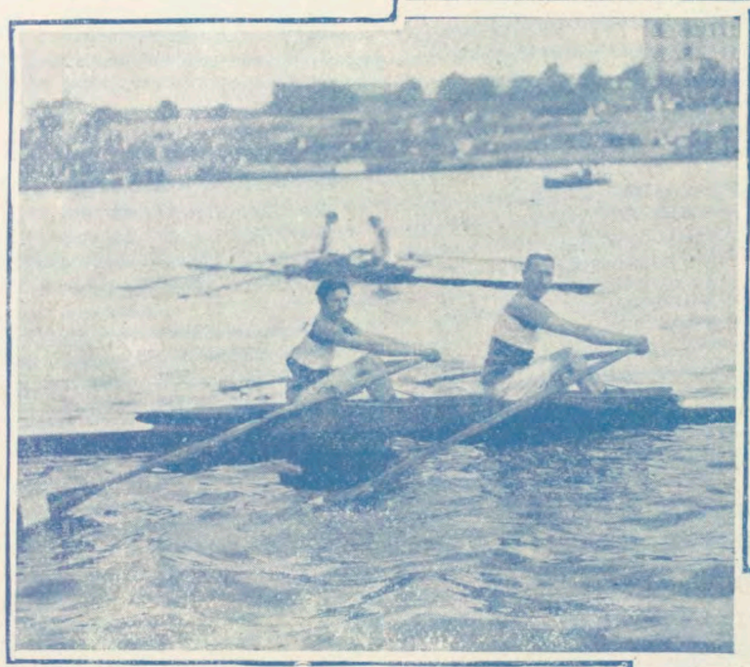
En même temps qu'il perdait de son importance purement nationale au profit d'autres sports plus nouveaux, l'aviron prenait chez nous une place plus intéressante au point de vue international. Après des années de discussions byzantines sur les classifications et de disputes chinoises entre les rameurs des divers groupements, une compréhension plus large des choses sportives a remplacé jusqu'à un certain point seulement, je regrette de le dire, les mesquines rivalités de clochers ou plutôt... de garages.

Aujourd'hui, là comme ailleurs, la France tient sa place dans le concert sportif international et chaque année voit le meeting annuel des Régates Internationales obtenir plus de succès que les précé-

dents. Si nous avons le regret de voir l'Angleterre continuer, on ne sait trop pourquoi, à bouder cette véritable solennité nautique, tous les autres pays d'Europe se font un devoir doublé d'un plaisir d'y déléguer leur meilleurs rameurs.

Cette année, ils le firent avec d'autant plus d'empressement qu'à la France était échu l'honneur d'organiser les Championnats d'Europe que chaque pays fait courir à tour de rôle.

L'équipe du Sport Nautique de Gand, gagnante du Championnat d'Europe à 8 rameurs.



L'équipe française Deltour-Védrenne, gagnante du Championnat d'Europe en double scull.

Ces importantes épreuves avaient lieu le deuxième jour du meeting, c'est-à-dire lundi, tandis que dimanche se couraient les Championnats de France. Ceux-ci se sont trouvés partagés à peu près équitablement entre les représentants des diverses régions, puisque Paris, Soissons, Lyon, Abbeville et Castillon remportent tous chez eux un ou plusieurs des titres mis annuellement en jeu.

La seconde journée, celle des Championnats d'Europe, n'a pas été moins intéressante. Nos représentants ont mis à leur actif environ la moitié des épreuves, laissant aux visiteurs étrangers de quoi rentrer chez eux avec quelque gloire.

La grande déception de la journée, au point de vue national, a été la mauvaise performance de d'Heilly dans le Championnat en skiff, lequel est sans aucun doute, au point de vue sportif, le plus significatif de la série. Bien qu'ayant remporté le Championnat de France, la veille, avec une belle aisance, le crack du Rowing-Club n'a pour ainsi dire pas existé contre le champion suisse qui s'est facilement adjugé la première place.

Peut-être, le Soissonnais Hiser et surtout le Niçois Prével eussent-ils fait meilleure figure, et leur retraite, définitive ou non, ne peut qu'être regrettée, car ce n'est pas souvent qu'un pays possède un trio de sculleurs comparable à celui qu'ils formaient avec d'Heilly.

Jobit Clayeux Roquebert Maurice

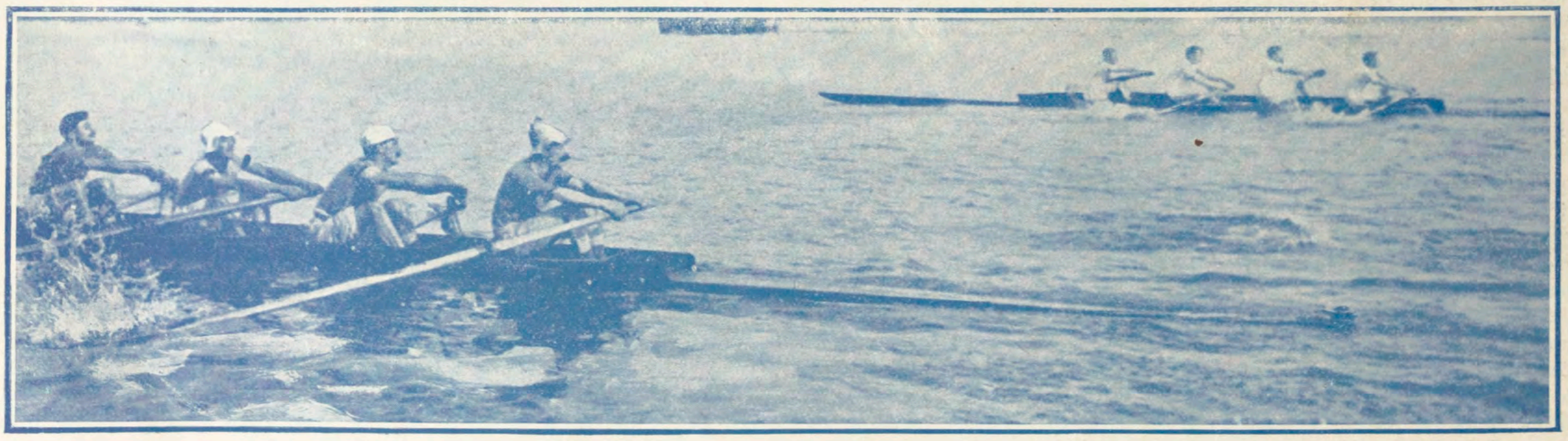
L'équipe de la Société Nautique de la Basse-Seine, gagnante de la Coupe de la *Vie au Grand Air*.

L'équipe de la Société Nautique d'Abbeville, gagnante du Championnat d'Europe à 2 rameurs.

De toute façon, on ne peut oublier que l'ensemble de ses performances et de sa carrière classe celui-ci au tout premier rang, et n'eût-il d'autre mérite que d'être resté sur la brèche et d'avoir affronté la lutte contre les étrangers, que tous les sportsmen devraient lui en savoir gré.

D'autre part citons encore la victoire de la Société Nautique de Gand dans le Championnat d'Europe à huit rameurs et celle de la Société Nautique de la Basse-Seine dans la Coupe de la *Vie au Grand Air*.

VICTOR BREYER.



Arrivée de la Coupe de la *Vie au Grand Air*, 4 rameurs, armement libre, gagnée par la Société Nautique de la Basse-Seine.

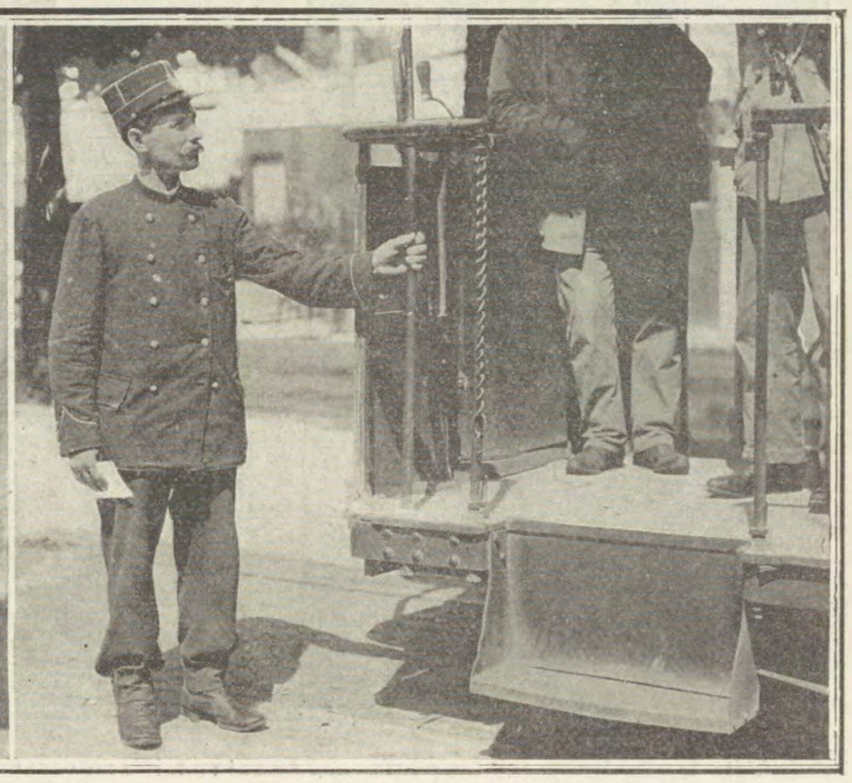
LES CONCURRENTS DE TOULOUSE-PARIS

Péguet conduit une voiture de maître à deux chevaux.

Figniez, plus modeste, se contente d'une voiture à bras.

Ramogé est cycliste au *New-York Herald*.

Gallot marche... voilà tout.



Gonnet est sous-brigadier à l octroi de Paris.

Huet est terrassier.

Marius est peintre en bâtiments.

Léonce D... rase ses camarades.

*Depuis deux jours, les concurrents de la course pédestre Toulouse-Paris arpentent les grandes routes de France. Ce sont des professionnels. Mais la plupart, en dehors de la course, exercent un autre métier; le sport pédestre, en France, ne nourrit pas son homme. Nous avons cru intéressant de presenter à nos lecteurs, saisis au cours de leurs occupations journalières, les concurrents de la grande course que l'*Auto *fait actuellement disputer.*

Bagré vend du thé.

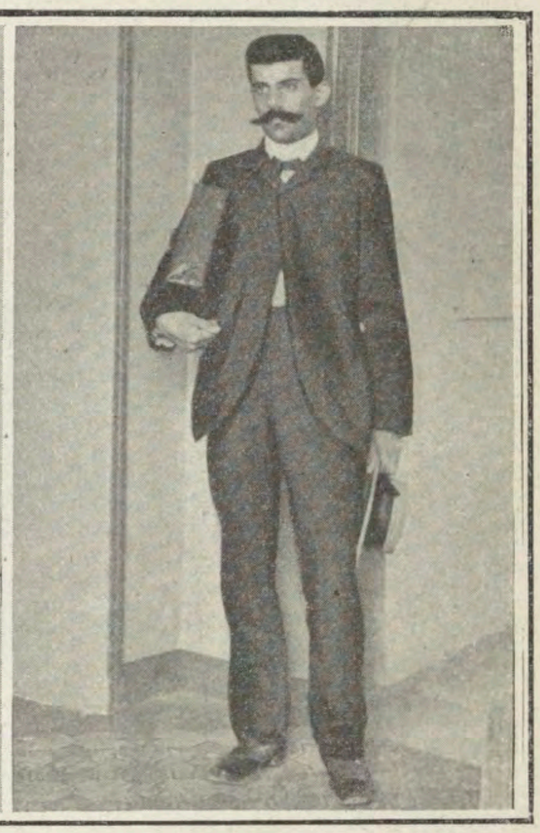
Barroy est coureur cycliste.

Cibot crie la *Presse* et le *Paris Sport*.

L'Anglais James Ray, est un professionnel de la marche.

Antoine fait son service au 39e d'artillerie.

Le père Marquestan (68 ans), se contente d'être le doyen de la course.



Lésy est employé de commerce.

Ewertz est dans une brasserie de Montrouge.

Bollée raccommode les chaussures.

Desgranchamps porte les dépêches des journaux de course.

700 KILOMÈTRES A PIED

*Pour la première fois, l'*Auto *fait disputer une grande course à pied sur route. Le parcours de Toulouse-Paris par le centre de la France a été choisi, et une sélection de vingt concurrents a été faite. Le départ a été donné lundi dernier, à Toulouse ; on escompte que le premier arrivera dimanche prochain au Vélodrome du Parc des Princes, vers les trois heures.*

L'arrivée d'un groupe de concurrents à Toulouse, la veille du départ de la course.

◆ ◆ ◆

La course Toulouse-Paris me rappelle la première grande course sur route, celle qui eut le don de passionner toute la France en 1892 : la course Paris-Belfort, organisée par le *Petit Journal*, et ses huit cents concurrents ; la lutte de Ramogé, Gonnet, Péguet, Bagré, terminée par la victoire du premier, couvrant les 500 kilomètres du parcours en 96 heures, soit une moyenne de 5 kilom. 210 mètres.

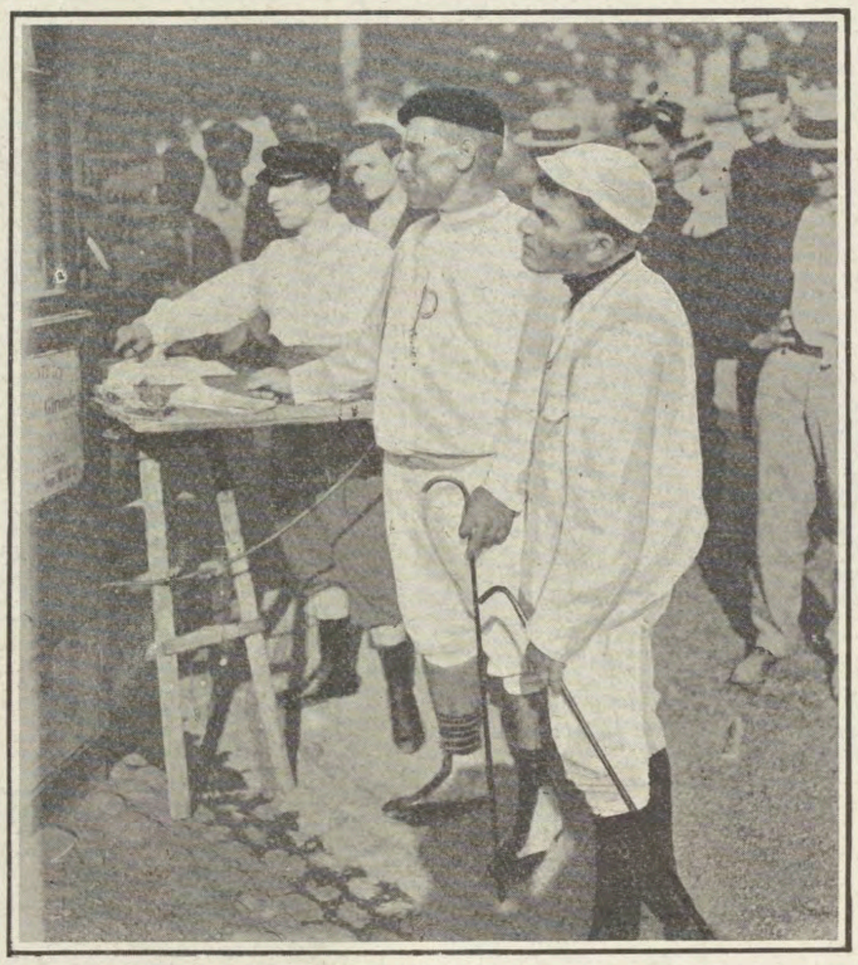
Si Paris-Belfort eut le don de passionner les masses, de puissamment aider à la diffusion du sport pédestre, elle eut malheureusement son mauvais côté. L'immense majorité des concurrents, concurrents ignorant les premiers principes d'un entraînement même des plus succincts, s'étant mis en ligne dans les costumes les plus fantaisistes, et bientôt arrêtés, épuisés, échelonnés le long du parcours, eut pour résultat de jeter un discrédit sur les pédestrians.

Les organisateurs de Toulouse-Paris, instruits par l'expérience, ont sagement limité le nombre de leurs concurrents en sélectionnant vingt des meilleurs professionnels parmi les nombreux inscrits.

Voici les noms des élus :

1. C. Ramogé; 2. H. Gonnet; 3. V. Bagré, 4. P. Ewertz; 5. E. Cibot; 6. E. Anthoine; 7. J. Desgranchamps; 8. J. Gallot; 9. Marquestan; 10. F. Péguet; 11. G. Huet; 12. A. Bollée; 13. E. Figniez; 14. D. Lesy; 15. Léonce D...; 16. G. Barroy; 17. C. W. Hart; 18. A. Berger; 19. J. Ray; 20. Marius.

Au fait, sauf les concurrents anglais Hart et Ray, qui vivent uniquement de la course à pied, les coureurs de Toulouse-Paris sont professionnels parce qu'ils acceptent de toucher des prix en espèces. Tous sont licenciés de la Fédération des Sociétés Athlétiques de France, maintenant unique fédération réglementant en France l'athlétisme professionnel, en opposition avec l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques qui a le gouvernement de l'amateurisme. Certes, si les membres de la F. S. A. F. comptaient uniquement pour vivre sur l'argent de leurs prix, il leur faudrait souvent mettre un cran à leurs ceintures en fait de déjeuner et de dîner. Elles ne sont point communes, les courses dotées de 6.850 francs de prix, avec des allocations de 2.500 francs et de 1.500 francs au premier et au second, comme dans Toulouse-Paris.



A Toulouse.
*Péguet et Barroy achètent l'*Auto *pour y lire les derniers renseignements.*

Donc, les « pros » parisiens ont tous une profession qu'ils exercent plus ou moins, cela dépend des courses annoncées. D'aucuns cependant ont des situations plus stables, tels que Bagré, employé modèle dans une maison de thé ; Péguet, cocher de grande maison ; Ramogé, cycliste au *New York Herald* ; Gonnet, employé d'octroi ; Huet, terrassier. La corporation des camelots est représentée par Cibot, qui tous les soirs part du Croissant en hurlant : « *Paris Spoort* ! Complet des Coorses ! » ou « la *Presse !* Grande victoire des Russes ! »

Il y a même Gallot, recordman d'un tas de kilomètres, le fusil sur l'épaule et le sac au dos.

Partis lundi de Toulouse, on escompte l'arrivée à Paris des premiers vers les trois heures, dimanche prochain, au Parc des Princes.

PAUL CHAMP.

A Toulouse. — Le départ des concurrents.

La sortie de Toulouse. — En tête, Gonnet, suivi de Péguet.

UNE EXCURSION OMNIUM

*A l'occasion des fêtes de l'Assomption, l'*Auto *avait organisé dimanche et lundi derniers, une excursion omnium qui, pour un début, fut un véritable succès.*

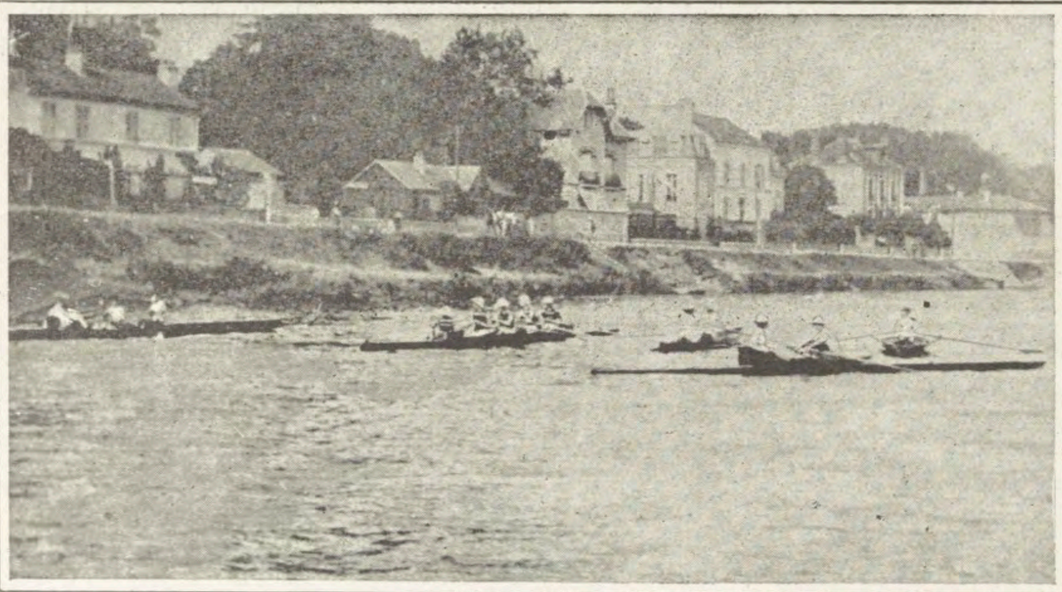
L'*Auto* avait convié à une promenade monstre, les touristes, seuls les touristes (prière aux coureurs de s'abstenir, portait l'invitation) à motocyclette, à bicyclette, à pied et en bateau. Chaque groupe partant à des heures et d'endroits différents, le point de ralliement choisi était Lagny, ce coin si pittoresque et si calme situé sur les bords riants de la Marne. Sous la conduite d'un capitaine de route qui réglait la marche du cortège, les touristes devaient excursionner, c'est-à-dire marcher à une allure modérée, s'arrêter pour visiter les sites les plus intéressants et les villes les plus curieuses. A Lagny, où j'arrivai en compagnie des marcheurs, je trouve les touristes réunis dans une des salles de cette ancienne église Saint-Fursy, transformée aujourd'hui en hôtel. Tous fraternisent et se racontent les multiples et amusantes péripéties de leur voyage; on discute également sur l'avantage de tel ou tel mode de locomotion. Le rameur prétend qu'il n'y a que le canot ; il va même plus loin, il méprise tout ce qui n'est pas sport nautique ; le pédestrian n'a pas à redouter la crevaison de pneu, ou la panne du moteur, quelquefois seulement les ampoules. Les Audax cyclistes vénèrent la petite reine ; elle leur a valu le titre d'Audax et un insigne qui se voit à cent lieues à la ronde. Quant au motocyclettiste, son état de fraîcheur à l'arrivée le dispense de tout commentaire. Mais ils sont tous contents et heureux, et principalement cette famille qui, composée du père, de la mère et de leurs deux fillettes, a fait à pied cette excursion omnium. C'était pour eux une façon comme une autre de fuir Paris pendant deux jours. Ils l'ont fui sportivement et ne demandent qu'à recommencer à la prochaine occasion. A bientôt, donc !

G. B.

La motocyclette, la bicyclette, la marche et l'aviron étaient représentés à l'excursion omnium de l'*Auto*.

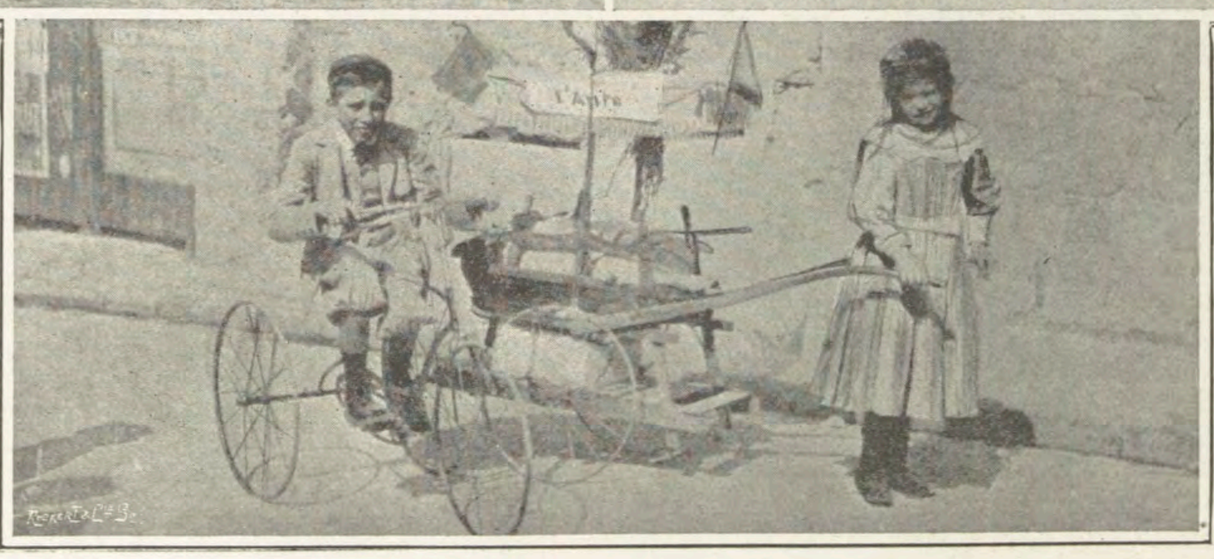
L'arrivée des pédestrians à Lagny.
Parmi eux une famille composée du père, de la mère et de deux fillettes. Ces dernières ont accompli gaillardement les 70 kilomètres de l'excursion.

Le groupe des motocyclettistes.
Ne comprennent que le tourisme à motocyclette, surtout depuis que les routes sont westrumitées.



Le groupe des rameurs.
Tous arrivés, à bon port, c'est le cas de le dire.

Le groupe des rameurs.
Tous arrivés, à bon port, c'est le cas de le dire.



Deux jeunes " Audax ".
L'un à tricycle, l'autre à pied traînant sa voiture, ces deux jeunes " Audax " ont pris part à l'excursion.

Les Audax cyclistes.
260 kil. en deux jours. Par cette chaleur, il méritent bien leur titre.

LA RENTRÉE DE WALTHOUR

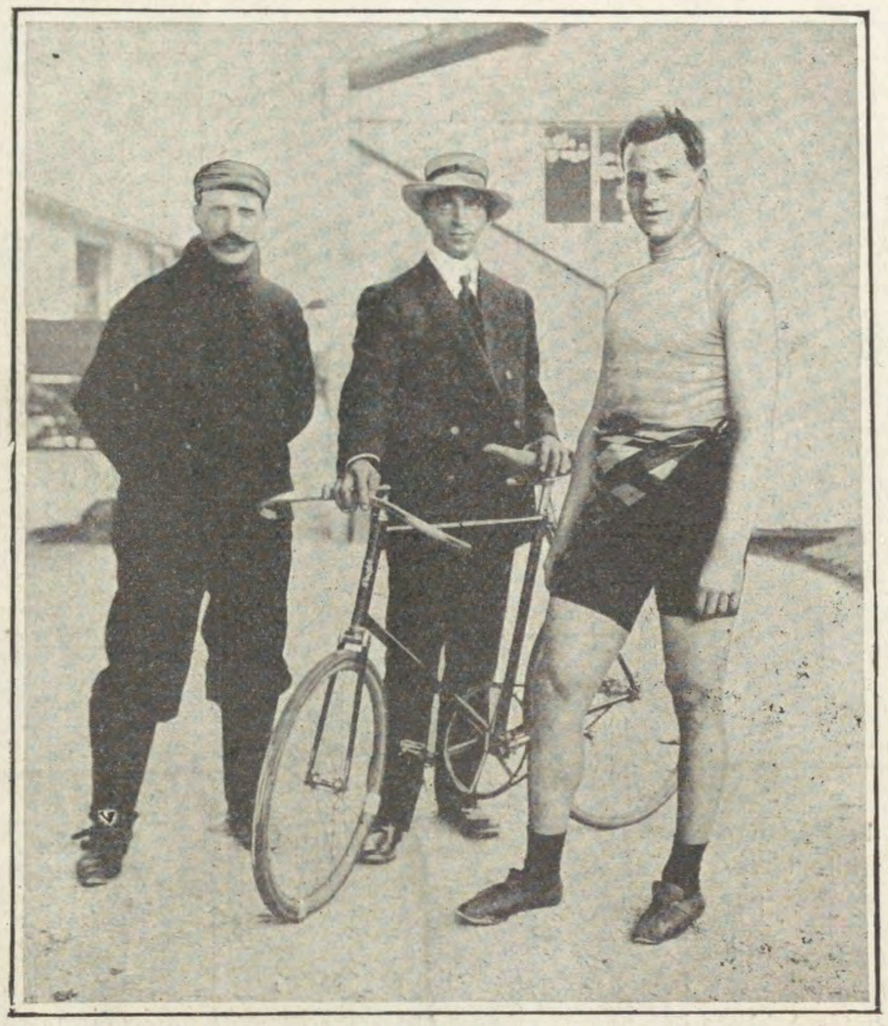
L'événement cycliste de la semaine a été la rentrée, au cours du grand meeting de l'Assomption, au Vélodrome Buffalo, de Walthour, le héros incontesté de l'année en demi-fond, retour de sa courte mais triomphale tournée américaine, succédant à sa non moins triomphale tournée européenne du printemps dernier.

Et cependant, le crack américain a subi là, devant son compatriote Leander, la première défaite qui lui ait été infligée sur un vélodrome parisien.

◓ ◓ ◓

Si Bobbie Walthour n'avait jamais paru sur une de nos pistes avant les courses par lui fournies à Buffalo, dimanche et lundi derniers, aucun de ceux qui l'ont vu courir à ces deux occasions ne manquerait de s'écrier que la prodigieuse réputation dont il jouit dans son pays est parfaitement usurpée et que nous avons encore là un vivant exemple du " bluff " dans lequel nos bons amis les Yankees sont passés maîtres.

Fort heureusement pour lui et pour ses admirateurs, le souvenir de son extraordinaire campagne européenne du printemps, alors qu'il ne trouva pas une seule fois son maître, ni en France, ni en Allemagne, sur les grandes pistes pas plus que sur les petites, a laissé une impression trop forte pour qu'une ou deux défaites puissent l'effacer. Et puis, si la rentrée de Walthour n'a pas été victorieuse, c'est un de ses compatriotes qui a eu l'honneur, le premier à Paris, d'abaisser ses couleurs. Après toutes sortes de péripéties, c'est, en effet, George Leander qui est sorti vainqueur de la Grande Poule d'Eté, avec trois victoires sur trois courses.



L'Américain Leander, gagnant de la Grande Poule d'Eté, au Vélodrome Buffalo, battant Walthour, Bruni et Darragon.

◓ ◓ ◓

Ah ! ces Américains. Il ne leur a pas suffi de révolutionner le sport hippique et de nous apprendre l'art d'entraîner un cheval et de le monter en course. Il ne leur suffit pas non plus de posséder, depuis longtemps, pour eux seuls les incontestés champions de la boxe, voici maintenant qu'ils nous donnent des leçons ès cyclisme et que, dix ans après ce roi du sprint qui s'appelait Zimmerman, ils viennent montrer à nos coureurs comment on court ces épreuves avec entraîneurs qui constituent depuis déjà un certain temps les clous de nos "affiches" vélodromesques.

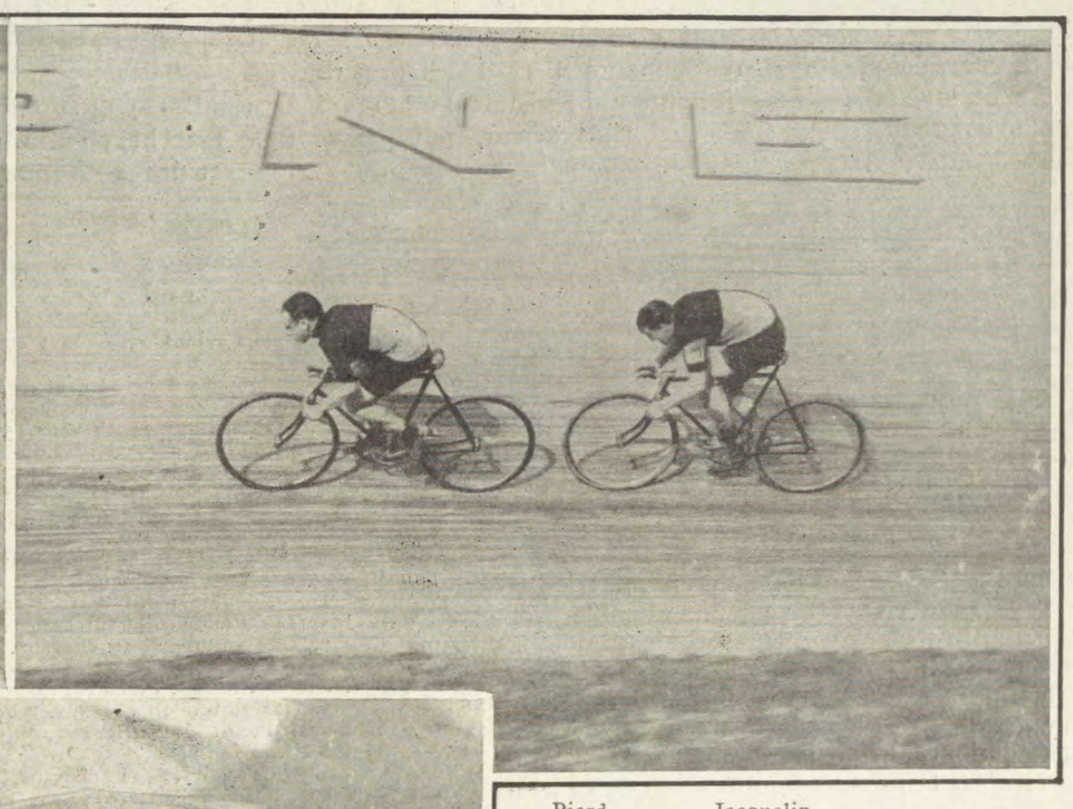
Car, ne vous y trompez pas, cette race de stayers américains dont Walthour et Leander sont les plus beaux échantillons, mais qui comprend aussi les Moran, Mac Lean et autres Caldvell que nous applaudirons bien un jour à Paris comme leurs quasi égaux, aura appris à nos hommes l'art de courir derrière les moteurs infernaux. Elle leur aura montré qu'il ne suffit pas de s'assimiler à la machine qui entraîne, de faire pour ainsi dire corps avec elle, d'être en un

Leander. Walthour.

La manche Walthour-Leander, gagnée par Leander.

Le blond athlète de Chicago remporte ainsi sa sixième victoire consécutive, ce qui, dans un sport aussi décevant et aussi irrégulier que l'est la course avec entraîneurs, n'est vraiment pas banal.

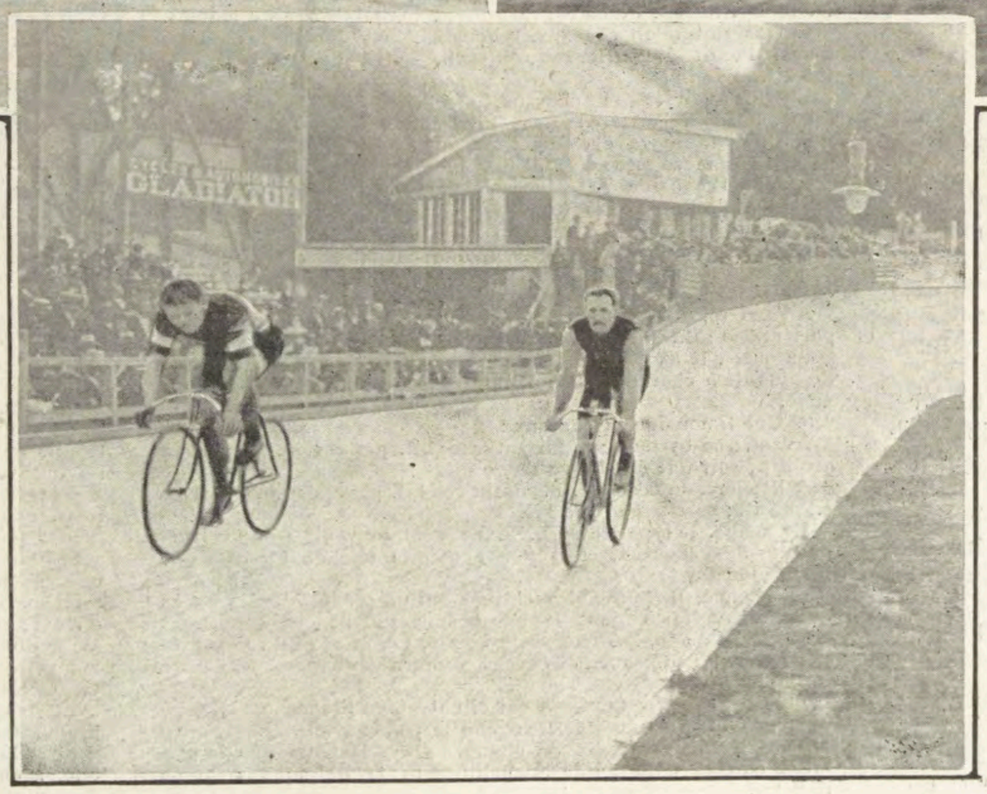
Sans aucun doute, le fait que Walthour est battu par un autre Américain atténue beaucoup sa défaite, encore que la rivalité régnant entre Leander et lui soit une des plus acharnées qui se puisse imaginer. D'abord, cette défaite ne saurait faire oublier à ceux qui connaissent l'histoire du sport américain que le crack d'Atlanta a triomphé de son rival dans les neuf-dixièmes de leurs rencontres, et puis c'est un nouveau succès à l'actif de l'école américaine dont Walthour est le véritable protagoniste.



Piard. Jacquelin.

Le match Jacquelin-Piard.

Les concurrents dans le dernier virage.



Jacquelin, 1er. Walker.

L'arrivée du match Walker-Jacquelin, gagné par ce dernier.

mot une mécanique rapide et régulière, mais qu'il faut aussi savoir être capable, à l'occasion, d'une de ces détentes soudaines, d'autant plus remarquables qu'elles sont éphémères, dont le muscle seul est capable, et qui affirment sa supériorité, au moins momentanée, sur la machine.

C'est à ce point de vue surtout qu'un Walthour ou un Leander se montre, à mon humble avis, supérieur à un Bruni ou un Contenet, ce qui n'empêchera pas ceux-ci, lorsqu'ils auront modifié leur méthode, de les égaler ou même de les surpasser. S'y appliquer vaudra beaucoup mieux pour Bruni, par exemple, que de se réfugier derrière des excuses basées sur la dimension des pistes.

VICTOR BREYER.

LES CHAMPIONNATS ATHLETIQUES PROFESSIONNELS

Roberts, gagnant du championnat du saut en longueur, 6 m. 27, battant le record français.

Le départ de l'épreuve des 20 kilomètres marche, gagnée par

Fantou, gagnant des 1000 mètres marche, en 4 m. 18 s. 3/5 (record) et des 20 kilomètres marche.

Fantou, en 1 h. 52 m. 2 s. 2/5.

Thomas, gagnant le championnat de 1500 mètres plat (4 m. 25 s. 2/5).

Comme les années précédentes, la Fédération des Sociétés Athlétiques de France a fait disputer, dimanche dernier, sur la piste de Gentilly, ses championnats de France professionnels. Tous nos plus fameux spécialistes de la course à pied avaient répondu à l'appel des organisateurs et les six cents spectateurs qui assistaient à la réunion n'ont pas eu à regretter leur déplacement, puisque sept records ont été battus : ceux du kilomètre marche, du saut en longueur avec élan, du lancement du disque et des 13, 14, 15 et 20 kilomètres marche.

L'épreuve à sensation de la journée, le Championnat de l'heure, a été gagnée par Orphée, après avoir couvert dans l'heure 17 kil. 400. Cette distance, couverte sans entraîneurs, avec grand vent et forte chaleur, est d'ailleurs splendide. Nul doute qu'en sa forme actuelle le record de l'heure ne soit à la merc d'Orphée.

P. C.

BLOC-NOTES

POUR NOS LECTEURS

Le meilleur moyen de nous engager à améliorer encore cette revue et de nous permettre d'y arriver, est de faire en sa faveur une aimable propagande. Plus notre tirage augmentera, mieux nous pourrons donner — et nos lecteurs savent par expérience que nous ne faisons pas de vaines promesses. Les arguments que nos lecteurs peuvent apporter en faveur de leur journal sont nombreux :

1. C'est la première publication de ce genre ayant paru en France, et elle est restée la seule ; les autres ne furent que des plagiats maladroits ;

2. Faire remarquer que nos articles, spécialement écrits pour nous, sont signés des noms les plus compétents des spécialistes de chaque sport;

3. Citer les concours que nous avons organisés (concours du motocycle, de l'automobile, ainsi que nos concours bi-mensuels qui vont devenir hebdomadaires et dotés de prix en espèces);

4. Noter que la *Vie au Grand Air* résume tous les journaux s'adressant aux sportsmen, puisqu'il n'est pas une manifestation sportive importante qui n'y soit traitée ;

5. Ajouter enfin que tout en étant éditée avec grand luxe et un grand souci d'art et de littérature, la *Vie au Grand Air* peut être mise entre toutes les mains.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

LE BULLETIN DE MICHELIN

La double semelle

DES CHIFFRES. — 620 KILOS DE SURCHARGE ! — LA BÊTE NOIRE. — VICTIME ET BOURREAU

Quelques lecteurs ont pu croire que, dans notre dernier Bulletin, nous avions sciemment exagéré les surcharges que comportent souvent les pneus.

Nous croyons donc édifiant de leur citer des chiffres constatés à notre usine cette semaine même.

1. Une voiture 24 chevaux, 5 places, munie de pneus de 875-105, pesant à l'arrière 1.030 kil., supportant 30 kil. de surcharge.

Cette voiture ayant été pesée avec quatre personnes seulement, il y a lieu de tenir compte de l'excès de surcharge provoqué par la cinquième personne.

En outre, le 105 ne peut convenir que pour une voiture de 18 chevaux au maximum.

Donc, double motif d'usure anormale : type inférieur quant à la force du moteur, et surcharge à l'arrière.

2. Une voiture 16-20 chevaux, munie de pneus de 910-90 et pesant à l'arrière 940 kil. pour 900, soit un excédent de 40 kil. De même, le type de 90 est insuffisant pour la force du moteur.

3. Une voiture 10 chevaux, limousine, avec 810-90 aux quatre roues. Pesait à l'arrière 1.020 kil., soit une surcharge de 120 kil.

4. Une voiture 12 chevaux, 5 places, 870-90 aux quatre roues. Poids à l'arrière : 1.025 kil., soit 125 kil. de surcharge.

5. Une voiture 12 chevaux avec du 910-90 aux quatre roues, pesant à l'arrière 1.080 kil. pour 900, soit 180 kil. de surcharge.

6. Une limousine 10 chevaux avec 910-90 aux quatre roues, pesant à l'arrière 1.140 kil. pour 900, soit une surcharge de 240 kil.

7. Une voiture 10 chevaux :

A l'avant, du 800-85 faisant 440 kil. par essieu, et supportant 462 kil., soit une surcharge de 25 kil.

A l'arrière, du 800-85 E. F, faisant 600 kil. par essieu et supportant 890 kil., soit une surcharge de 290 kil.

En outre, le 85 E. F. ne peut être employé pour des moteurs de plus de 9 chevaux, d'où double cause de détérioration anormale.

8. Une limousine 14 chevaux :

Avant, 800-85 renforcé faisant 440 kil. par essieu, supportant 510 kil., soit une surcharge de 70 kil.

A l'arrière, du 800-85 E. F. faisant 600 kil. par essieu, supportant 1.150 kil. ; surcharge : 550 kil.

De même, le type de 85 E. F. ne peut convenir à une voiture de plus de 9 chevaux, et il y a encore là une double cause de perte prématurée.

En résumé, il résulte des chiffres qui précèdent que les pneus des huit voitures dont il s'agit supportaient des surcharges respectives de 30, 40, 120, 125, 180, 240, 315 et 620 kil., sans préjudice de l'insuffisance des types adoptés par rapport à la force du moteur.

Les chauffeurs et touristes qui circulent en France ont déjà pu apprécier les services que leur rend le Guide Michelin.

Nous sommes heureux de signaler à nos lecteurs que la première édition d'un guide Michelin pour la Belgique vient de paraitre.

Cet ouvrage, établi sur les mêmes bases que le Guide Michelin pour la France, est divisé en trois parties.

Dans un premier chapitre se trouvent groupés tous les renseignements et conseils utiles aux chauffeurs qui roulent sur des pneus Michelin.

Le second chapitre a trait aux localités où il existe un mécanicien ou un dépôt d'essence. Il contient les plans des principales villes de Belgique et de quelques villes du Nord de la France ; sur ces plans sont indiqués clairement, à l'aide de signes conventionnels, tous les renseignements nécessaires à un chauffeur : hôtels, mécaniciens, monuments, etc.

Un troisième chapitre donne des renseignements pratiques sur les douanes, le transport par voie ferrée, la circulation des automobiles, les causes des pannes et leurs remedes, les notices des principaux constructeurs sur la conduite et l'entretien de leurs voitures, etc.

Le tout forme un volume de plus de 300 pages relié toile.

Ce guide est offert gratuitement aux chauffeurs belges. On le trouve chez les dépositaires du Stock Michelin en Belgique. — Pour le recevoir franco, il suffit d'envoyer 0 fr. 45 à l'Agence Générale Belge des Pneumatiques Michelin, 54, rue de Spa, Bruxelles.

En dehors du territoire belge, le prix de ce guide est de 1 franc (franco 1 fr. 45). Ecrire à Michelin-Guide, 105, boulevard Pereire, Paris.

MICHELIN ET Cie.

FINANCE

Le calme dont on jouissait est rompu. De Londres, des nouvelles assez défavorables, en ce qui concerne la situation du marché financier et monétaire sont, de nouveau, parvenues, provoquant un accès de mauvaise humeur chez les quelques spéculateurs qui errent mélancoliquement autour de la Corbeille. Et ils ont vendu. D'ailleurs, les dépêches relatives à l'affaire du *Knight Commander* ou celles faisant ressortir l'état aigu des relations entre la Turquie et les Etats-Unis, sont peu faites pour inciter la clientèle à engager des opérations.

Les Mines, qui se montraient actives — on entrevoyait même une campagne de reprise intéressante — se sont brusquement arrêtées dans leur élan ; les nouvelles concernant la main-d'œuvre sont excellentes.

Environ 12.000 Chinois travailleront au 15 prochain ; les rendements sont satisfaisants... mais la place est mal engagée ; les Consolidés anglais baissent ; les reports se sont tendus.

Et quand la spéculation boude, les meilleures nouvelles ne produisent aucun effet.

Et voilà pourquoi notre marché est atteint d'hypochondrie. Toutefois, en dernier lieu, la tendance a paru un peu meilleure. Pourquoi ? La question est indiscrete, car les dirigeants (?) du marché n'en savent rien eux-mêmes.

C. LEVRAI.